



DAL RECENTE FORUM DELLA BEI IN LUSSEMBURGO

Rapporto investimenti nella UE

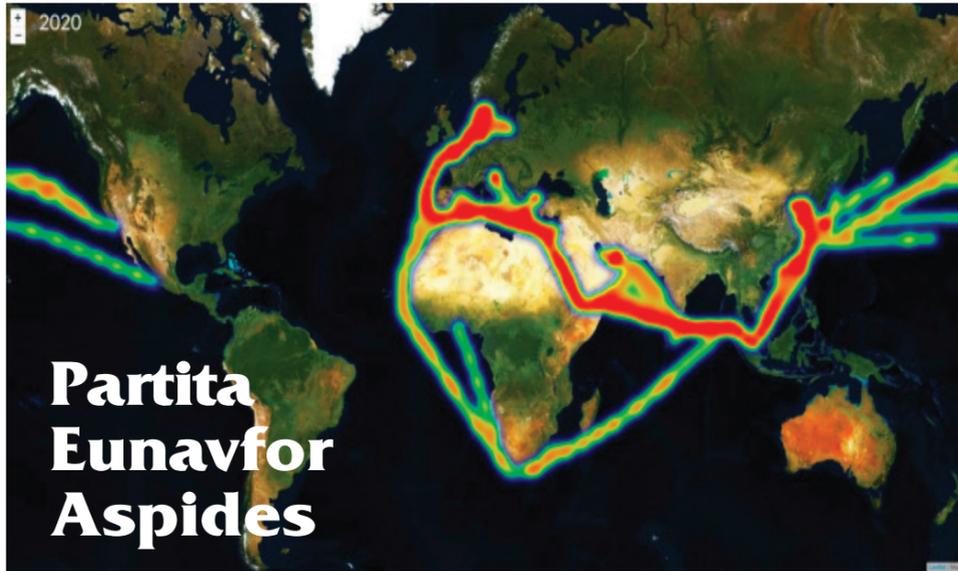
L'appello a programmare e lavorare uniti e a creare nuove competenze sui temi aggiornati delle tecnologie e del digitale

LUSSEMBURGO - La seconda edizione del Forum del Gruppo BEI, che si è svolta il 7 e l'8 febbraio a Lussemburgo, ha cercato di trovare un punto comune delle politiche dei paesi europei nell'attuale quadro mondiale in continua crescita di incognite. Alla presenza di politici di alto livello, leader aziendali, accademici e rappresentanti della società civile, nel corso dei due giorni, i relatori hanno presentato potenziali soluzioni alla serie di sfide che l'Europa (segue in ultima pagina)

ZLS Toscana:

un convegno poche certezze

LIVORNO - I convegni, come si sente dire spesso, A.F. (segue a pagina 8)



Partita EUNAVFOR Aspides

BRUXELLES - Il Consiglio dei ministri degli esteri dell'UE ha ufficialmente lanciato lunedì scorso la preannunciata operazione EUNAVFOR ASPIDES. L'obiettivo è la sicurezza marittima per ripristinare e salvaguardare la libertà di navigazione nel Mar Rosso e nel Golfo.

L'operazione ASPIDES - dice la nota da Bruxelles - garantirà la presenza navale dell'UE nell'area dove numerosi attacchi Houthi hanno (segue in ultima pagina)

Gli Stati Generali dei Marinas

ROMA - Si è svolto martedì, a Roma, come annunciato, l'evento "Stati Generali della Portualità Turistica Italiana", organizzato da ASSONAT-Confercommercio, insieme ad Assonautica Italiana-Unioncamere.

Renato Marconi, ceo e fondatore del gruppo Marinedi, ha raccolto l'invito del ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, a mettere il governo nelle condizioni di potere analizzare quali sono le maggiori esigenze avvertite da chi gestisce i porti turistici, aiutando così a definire gli obiettivi concreti sui quali lavorare.

"Inviterei tutti noi a spingere per l'applicazione del Piano del mare, un documento di indirizzo ricco di spunti interessanti per il nostro settore, soprattutto dal punto di vista della semplificazione burocratica", ha affermato Marconi durante il suo intervento. "In questo momento, (segue in ultima pagina)

LA LUNGA ATTESA DELLA RISERVA SUI SERVIZI GENERALI

Porto 2000, ...nebbia in Val Padana



LIVORNO - I più ottimisti aspettano di giorno in giorno che l'AdSP, come aveva promesso già a fine novembre, rilasci la famosa "assegnazione dei servizi di interesse generale" alla Porto 2000, sbloccando una vertenza che ormai va avanti da anni ed ha assunto tutti i caratteri di una incredibile farsa. I pessimisti - e ci sono anche loro - temono che il "limbo" prosegua, in una specie di terra di nessuno degli eventi quotidiani, con il grande progetto congelato della stazione crociere e di tutto quanto è collegato. Usque tandem, è la domanda consequenziale.

Sull'urgenza di trovare una soluzione sono da tempo tutti d'accordo. Ma al momento la situazione fa felici solo gli studi legali di Milano e di Livorno, dove si moltiplicano gli atti, le istanze, le minacce. Intanto la stagione delle crociere è di fatto già cominciata, in porto ci sono grandi navi che alla meglio attraccano sia all'alto fondale che alla 75 (e quando serve anche al Molo Italia) ma con i servizi che le vecchie strutture provvisorie (A.F.) (segue in ultima pagina)

Quest'isola felice che fummo

LIVORNO - Non siamo l'isola felice che un tempo sembrava l'appellativo coniato apposta per questa città: tanto che i giovani, molti giovani, dicevano con allegra alterigia "meglio disoccupato all'Ardenza che ingegnere capo a Milano". Altri tempi: eppure un po' di spiritaccio livornese c'è rimasto, forse per quelle radici che lo scrittore Indro Montanelli, da "quasi" fiorentino bucaiolo citava con sfottò nel suo libro "Maledetti toscani": Livorno è la Napoli della Toscana.

Perdonatemi questo incipit. Ricomincio: non siamo (più) l'isola felice: ma potremmo almeno galleggiare nella serenità delle cose fatte, dei progetti avanzati e in un retaggio delle antiche glorie di un Granducato che a Livorno ha voluto molto bene. Invece abbiamo il record o quasi della litigiosità in porto; i tanti progetti per stare al passo con i tempi della (A.F.) (segue in ultima pagina)

CON LA BRUSCA CADUTA DEI TRAFFICI CARGO CAUSA SUEZ

A Bologna interporto -33% dei treni

Confartigianato tutti i costi del Mar Rosso

ROMA - Con la crisi del Mar Rosso, l'Italia perde 95 milioni di euro al giorno: sono queste le stime di Confartigianato, che ha calcolato l'entità dell'impatto causato dalla riduzione del traffico delle navi mercantili tra l'Oceano Indiano e il Mar Rosso sui flussi commerciali dell'Italia.

Le catene di approvvigionamento, già minate da pandemia da Covid-19 e guerre, non godono di buona salute: vivono di interruzioni, blocchi, chiusure e restrizioni. Le conseguenze peggiori? Tra tutte, ritardi nelle consegne, aumento dei prezzi e scarsità di materie prime. "Questi elementi, che insieme (segue a pagina 8)



BOLOGNA - I dati sono impietosi: il trasporto ferroviario delle merci nel 2023 ha subito gli effetti negativi di molteplici eventi imprevedibili: la (segue in ultima pagina)



Andrea Tinti

COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION TUNISI

AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL S.R.L.**
LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it

120th Anniversary - YOUR PARTNER SINCE 1899

SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
Via del Bottegghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph.: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 9)

M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134

M&M LOGISTICA E TRASPORTI S.R.L.

memlogisticatrasporti@gmail.com

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.		LI GIT GE NA SP AN CIV. VE RA TS	
	MSC VIDHI MT408A	4-3 23-2 27-2	Vedi Vedi Vedi Vedi Vedi Vedi
	MSC MARTA MT409A	11-3 1-3 5-3	Serv. Serv. Serv. Serv. Serv. Serv.
	MSC ANAHITA MT410A	18-3 8-3 12-3	5 9 19 11 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.		CIVIT. SP GIT NA PA VE RA AN TS	
	MSC MELINE MC409A	27-2 1-3 25-2	Vedi Vedi Vedi Vedi
	CAPE TAINARO MC410A	5-3 8-3 3-3	Serv. Serv. Serv. Serv.
	MSC SARA ELENA MC411A	12-3 15-3 10-3	19 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it			
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		SP GT NA AN CIVIT. VE RA TS	
	APL NEW YORK ONNHZE	29-2	Vedi Vedi Vedi Vedi
	MSC JUSTICE VIII MA408A	7-3	Serv. Serv. 4 Serv. Serv.
	APL VANCOUVER ONNISE	14-3	19 (Via SP) 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"		SP GT GE NA AN CIVIT. VE RA TS	
	MAERSK SENANG 410W	8-3	
	MSC BEIJING MF411W	15-3	
	MSC PINA MF412W	22-3	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.		SP NA GT GE VE RA AN TS	
	MSC CELESTINO MARESCA FJ407E	Vedi 3-3	Vedi Vedi Vedi Vedi
	MSC LENI FJ408E	Serv. 9-3	Serv. Serv. Serv. Serv.
	MSC IRINA FJ409E	16 17-3	15 19 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it			
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Ormeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.		LI SP NA GT GE VE RA AN TS	
	MSC KATIE FD410E	7-3	Vedi 8-3
	MSC ANITA FD411E	14-3	Serv. 15-3
	MSC MARA FD412E	21-3	16 22-3
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.		LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO	
	MSC OLGA F YA409A	2-3	Vedi Vedi Vedi
	CONSHIP TOP YA410A	9-3	Serv. Serv. Serv.
	MSC OLGA F YA411A	16-3	2 5 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			
MAROCCO - Casablanca.		LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO	
	MSC SANDRA YM410A	4-3	Vedi Vedi Vedi
	MSC PORTO III YM411A	11-3	Serv. Serv. Serv.
	MSC SANDRA YM412A	18-3	1 5 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..		LI SP GE GIT NA VE RA AN TS	
		Vedi Vedi	Vedi
		Serv. Serv.	Serv.
		12 7 e 8	13bis
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.		LI GIT GE NA VE RA AN TS	
	MSC VIDHI MT408A	4-3 1-3 5-3	Vedi
	MSC MARTA MT409A	11-3 8-3	Serv.
	MSC ANHAITA MT410A	18-3 15-3 30-2	4

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE		VOY DA							CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT		
	MSC CAITLIN	AE408A	27-2	26-2						HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MIA SUMMER	AE409A	5-3	4-3		25-2				
	MSC CAITLIN	AE410A	12-3	11-3		3-3				
	MSC RHIANNON	AC409A				2-3	4-3			EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTIA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC JENNY II	AC410A				9-3	11-3			
	MSC MASHA 3	AC411A				16-3	18-3			
	MSC HANNAH	AB409A			26-2	27-2	28-2			PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC SENA	AB410A	28-2	2-3	4-3	5-3	6-3			
	MSC GIANNA III	AB411A	6-3	9-3	11-3	12-3	13-3			
	MICHIGAN	AY409R	1-3				4-3			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MICHIGAN	AY410R	8-3				11-3			
	MAERSK CLEVELAND	405W				26-2				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HAVANA	406W				29-2				
	MAERSK HALIFAX	407W				10-3				
	MED HOGGAR	AS409A	29-2	2-3		28-2				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MED SAMSUN	AS410A	7-3	9-3		6-3				
	MED TRABZONI	AS411A	14-3	16-3		13-3				
	SPIRIT OF CHENNAI	AA408A	28-2	25-2		27-2				PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	LUEBECK	AA409A	6-3	3-3		5-3				
	MSC CHARLOTTE	AA410A	13-3	10-3		12-3				

SOSTEGNO DELLE AZIENDE DEL TERRITORIO TRA ADM E CDC

Protocollo sullo sportello doganale



Nella foto: Bellosi e Giuntoli alla firma.

LIVORNO – Favorire l'accesso alle informazioni e ai servizi in materia doganale e di accise e sviluppare un approccio ai mercati esteri delle aziende del territorio: è questo l'obiettivo del Protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) – Direzione Territoriale per la Toscana e l'Umbria e la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno.

Il Protocollo, firmato due giorni fa dal direttore territoriale ADM Davide Bellosi e dal segretario generale della CCIAA Pierluigi Giuntoli, prevede, oltre all'organizzazione di incontri di approfondimento in materia doganale e di accise, un nuovo servizio: lo "Sportello doganale". Si tratta di un servizio di consulenza online, gratuito, rivolto a imprese e professionisti delle province di Livorno e Grosseto che, in base all'accordo,

potranno inviare via mail all'indirizzo internazionalizzazione@lg.camcom.it quesiti riguardanti: le autorizzazioni e le agevolazioni doganali, la certificazione AEO (Operatore Economico Autorizzato), le licenze e i rimborsi in ambito accise. Le risposte a tali quesiti, predisposte da funzionari esperti dei due Enti, saranno inviate ai richiedenti entro una settimana.

«La collaborazione tra ADM e la Camera di Commercio – ha dichiarato il direttore Davide Bellosi – è pluriennale, ma oltre alle consuete attività divulgative, il Protocollo offre da quest'anno un canale privilegiato e diretto di sostegno alle imprese e in generale all'assetto economico del territorio».

«I webinar che organizziamo da anni sono un'ottima iniziativa per favorire la massima diffusione degli istituti, degli adempimenti e

delle innovazioni che intervengono nella normativa e nella prassi doganale e delle accise e riscontrano un buon numero di adesioni, con la partecipazione mediamente di oltre cento persone a seminario –

ha aggiunto il segretario generale Pierluigi Giuntoli – Lo Sportello doganale è un ulteriore strumento, per fornire alle imprese e ai professionisti chiarimenti e informazioni in modo diretto e personalizzato».

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

RIVOLUZIONE DELLA MANIFATTURA SOSTENIBILE

Start-up livornese sul podio

LIVORNO – La startup livornese 3DNextech, specializzata nello sviluppo di soluzioni connesse al mondo della manifattura additiva e della stampa 3D, e guidata da Andrea Arienti, presidente della sezione Terziario Innovativo di Confindustria Livorno Massa-Carrara e da settembre 2022 a capo del primo coordinamento startup dell'associazione, annuncia la chiusura di un round di investimento da 1,5 milioni di euro.

L'operazione vede l'ingresso nella compagine societaria di EUREKA! Venture SGR, attraverso il fondo Eureka! Fund I – Technology Transfer, lead investor del round al fianco di RoboIT, il Polo di Trasferimento Tecnologico per la Robotica costituito da CDP Venture Capital SGR, del fondo di co-investimento regionale Toscana Next, istituito e gestito da CDP Venture Capital SGR e sottoscritto dalle principali fondazioni di origine bancaria della Regione Toscana (Fondazione CR Firenze,



Andrea Arienti

Fondazione Cassa di Risparmio di Lucca, Fondazione Caript, Fondazione Monte dei Paschi di Siena) per massimizzare gli investimenti in innovazione destinati al territorio, oltre a un gruppo di business angels. L'operazione è stata portata a termine grazie al coordinamento dello studio legale Alpeggiani Avvocati Associati.

Questo round di finanziamento è finalizzato a consolidare la posizione di 3DNextech sul mercato, sviluppando ulteriormente la strategia di crescita dell'azienda nata con l'obiettivo di sostituire il concetto di "produzione di massa" con quello di "personalizzazione di massa".

«È motivo di orgoglio avere al nostro fianco partner di valore che dimostrano di credere nella nostra missione e nella solidità del nostro progetto» spiega Andrea Arienti, ceo e founder di 3DNextech. «Grazie alla collaborazione strategica con Eureka!, e all'ingresso di nuovi investitori, siamo pronti per proseguire ulteriormente lungo il nostro percorso di sviluppo: il 2024 è l'anno in cui la strategia di crescita prende forma concretamente, con investimenti significativi e collaborazioni con aziende pronte a sfruttare le nostre soluzioni innovative. Puntiamo a triplicare l'attuale team, raddoppiare il fatturato e a proiettarci verso un nuovo round di serie A da concludere nel primo trimestre del 2025».

«3DNextech, spin-off della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, ci ha convinto per le solide basi di conoscenza scientifica possedute dal team e per la capacità di valorizzare tale know-how attraverso lo sviluppo di una tec-

nologia ed un processo brevettato in grado di rispondere, in termini di maggiore sostenibilità, scalabilità e versatilità delle soluzioni di post processing proposte, ai need di un mercato vasto composto da aziende di varie dimensioni e in diversi settori», afferma Anna Amati, partner di Eureka! Fund che ha seguito l'investimento.

«La tecnologia sviluppata da 3DNextech evolve il panorama della manifattura additiva equiparando o addirittura superando i prodotti plastici ottenuti attraverso i processi industriali tradizionali. Questo non solo offre nuove opportunità di design e personalizzazione, ma contribuisce anche in modo significativo alla sostenibilità ambientale, riducendo la dipendenza da processi di produzione più inquinanti» commenta Claudia Pingue, responsabile fondo Technology Transfer di CDP Venture Capital. «Con il Polo RoboIT continueremo a monitorare da vicino i progressi di 3DNextech e a offrire il nostro supporto al percorso di questa tecnologia».

Nata come spin-off della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, 3DNextech si è subito specializzata nello sviluppo di prodotti e tecnologie connesse al mondo della manifattura additiva e della stampa 3D. Grazie alle proprie tecnologie innovative la startup livornese aderente a Confindustria Livorno Massa-Carrara, promette di rivoluzionare la filiera produttiva della plastica.

Maggiori informazioni su: www.3dnextech.com.

CON UNA LUNGA E COMPLESSA OPERAZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA

Controlli pesca, Toscana al setaccio



LIVORNO – Sei tonnellate di prodotti ittici e tre attrezzature professionali da pesca sottoposti a sequestro, sessanta operatori multati per un totale di quasi 100.000 euro di sanzioni, 236 ispezioni effettuate, 60 illeciti riscontrati oltre alla chiusura temporanea di un ristorante.

Si sintetizzano così i dati - a livello regionale - di una complessa operazione della Guardia Costiera di controllo sulla filiera della pesca, in mare e a terra, finalizzata alla tutela della risorsa ittica e al contrasto della pesca e del commercio illegale: una pesca che rappresenta una concorrenza sleale per i tanti addetti del settore, soprattutto per i piccoli pescatori locali che operano secondo le regole.

I controlli sono scattati all'inizio di quest'anno e sono terminati nella prima decade del mese di febbraio a conclusione dell'operazione "SPINNaker" (INN, acronimo di Pesca Illegale Non dichiarata e Non regolamentata) disposta dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dopo le festività natalizie e sviluppata su tutto il territorio nazionale.

Gli ispettori della Guardia Costiera hanno condotto una serie di

verifiche a partire dalla produzione primaria - la pesca in mare - presso i punti di sbarco, nonché alle successive fasi della distribuzione presso i depositi delle società di importazione, i rivenditori all'ingrosso e le grandi piattaforme logistiche di distribuzione, fino ad arrivare alla vendita al consumatore finale presso le peschere e ristoranti.

Il nucleo ispettivo regionale del Centro controllo area pesca della Capitaneria di Porto di Livorno ha sottoposto a sequestro amministrativo, circa 5 tonnellate di prodotti ittici, rinvenuti presso un punto-vendita all'ingrosso nell'entroterra toscano e più precisamente nella provincia di Firenze, pronti ad essere inseriti nel circuito commerciale nazionale senza la prevista documentazione attestante la legalità del pescato in conformità alle leggi internazionali. Gran parte della merce è risultata anche conservata in modo non conforme rispetto alle stringenti regole di prevenzione che l'azienda avrebbe dovuto rispettare durante le fasi di stoccaggio, commercio degli alimenti nonché di smaltimento degli scarti di lavorazione. Al titolare dell'Azienda sono state comminate

sanzioni amministrative per un totale di 3.500 euro.

I militari della Guardia Costiera di Porto Santo Stefano hanno sequestrato circa 80 kg del pregiato gambero rosso e viola, risorsa ittica soggetta a limitazioni al fine di garantirne la sostenibilità. I controlli sono stati eseguiti al momento delle operazioni di sbarco del pescato da un peschereccio al quale è stata anche sequestrata la rete a strascico utilizzata per la pesca.

Ulteriori controlli sono stati eseguiti mediante il metodo "Cross check", ovvero "controlli incrociati", una verifica sui sistemi informatici delle banche dati relativi alle catture e a quelli della commercializzazione, al fine di valutarne la congruenza ed effettuare attività operative più mirate.

Utilizzando tale tecnica gli uomini della Guardia Costiera hanno accertato che ben sei pescherecci, alcuni di questi provenienti dalla marineria siciliana hanno pescato gambero rosso e specie demersali (di fondale) nelle acque toscane senza essere in possesso della specifica autorizzazione rilasciata dal competente Ministero che ha riservato specifiche quote di cattura del predetto prezioso crostaceo solo a pochi pescherecci espressamente iscritti in elenchi ministeriali. I comandanti sono stati sanzionati con multe per 12.000 euro.

La guardia costiera di Piombino, a seguito di una specifica segnalazione e di un prolungato appostamento ha invece identificato a Follonica - località Pratonieri - tre pescatori abusivi provenienti dalla Puglia intenti alla pesca subacquea che, durante le ore notturne, avevano asportato dalle scogliere del golfo di Follonica circa 5.200 esemplari di ricci di mare destinati alla vendita in nero presso i ristoranti.

Infine, nell'entroterra toscano i militari di Livorno durante un'attività ispettiva eseguita congiuntamente ai funzionari del Dipartimento - Unità Sicurezza alimentare - della prevenzione dell'Azienda U.S.L., hanno riscontrato diversi illeciti tra cui la mancata esibizione della documentazione di tracciabilità e la violazione dei requisiti generali igienico-sanitari che hanno condotto alla chiusura temporanea di un ristorante a Calenzano (FI), gestito da cittadini stranieri a causa delle gravi carenze igienico sanitarie riscontrate.

GRIMALDI GROUP

il



REEN
è già
OGGI

Per un trasporto marittimo sempre più eco-sostenibile il Gruppo Grimaldi impiega navi di nuovissima generazione con caratteristiche uniche al mondo, ibride, a basse emissioni nocive e dal design innovativo, garantendo zero emissioni in porto.

www.grimaldi.napoli.it



INTERVENTI DI MANUTENZIONE MA FORSE ANCHE DI ALTRO

OLT si ferma per otto mesi



LIVORNO – La nota ufficiale è telegrafica: OLT Offshore LNG Toscana “comunica che il terminale FSRU Toscana sarà sottoposto al previsto periodo di manutenzione straordinaria il 1° marzo 2024. Il termine dell’attività di manutenzione è programmato per il 31 ottobre 2024. Durante questo periodo il servizio di rigassificazione sarà interrotto”.

Il terminale galleggiante fu collaudato nel dicembre del 2013, dopo una lunga campagna per ottenere il permesso e tacitare i tanti comitati NIMBY che avevano preannunciato tragedie: incendi, esplosioni, inquinamento. Da dieci anni dunque lo scafo dell’ex metaniera è in acqua e pur con la necessaria manutenzione continua

tutto l’apparato di ancoraggio, specie sul “perno” che consente alla nave di mettersi alla via con il vento, ha bisogno di un profondo intervento.

Niente altro: ma ovviamente la sospensione della rigassificazione crea qualche problema nelle riserve nazionali, che da anni possono contare sui quasi 8 milioni di metri cubi di gas introdotto nella rete nazionale dal sistema galleggiante OLT, il primo ad essere realizzato in Italia. Si va verso la stagione di minori consumi, ed è anche per questo che probabilmente il periodo del fermo è stato scelto. Ma c’è anche chi ipotizza che il rigassificatore sarà fermo anche per altri interventi, oltre a quelli della normale manutenzione. Da

tempo si parla in fatti di farne un hub vero e proprio dove potranno attraccare non solo le navi che portano il gas liquefatto, ma anche le bettoline che lo ricaricano per la fiburazione nei porti vicini: e addirittura le navi con alimentazione a LNG che potranno così rifornirsi direttamente, senza dover accedere ai (pochi) attacchi portuali oggi esistenti.

QUANDO LA CARTA TORNA UTILE IN ALTRI MODI

Matite ...dai giornali



NAIROBI – Forse i giornali di carta andranno a morire, forse leggeremo tutti solo e unicamente sul web. Ma finché ci saranno, potranno servire non solo ad arricchirci lo spirito (o a farci deprimere con le cattive notizie) ma anche a altri e imprevisi scopi. Il legno, per esempio, è stato utilizzato per secoli per la sua economicità e praticità nella produzione di matite e altri articoli di cancelleria. Tuttavia, nonostante il suo costo finanziario apparentemente modesto, non si può ignorare l’impatto ambientale

negativo dell’uso eccessivo di questo materiale versatile.

Per questo in Kenya un gruppo di imprenditori sociali ha trovato una soluzione unica per trasformare l’industria della produzione di matite, contribuendo al tempo stesso alla conservazione dell’ambiente in uno dei Paesi africani meno ricchi di foreste.

La loro soluzione è stata quella di trasformare i giornali di scarto in matite. Un’idea che, pur sembrando semplice, potrebbe avere un impatto significativo sull’ambiente. Mahamud Omari, l’amministratore

delegato di MOMOPencils ha spiegato che lui e i suoi soci volevano sviluppare un prodotto che “desse potere alla società”.

Secondo Omari le matite sono uno strumento fondamentale per raggiungere il successo e sono utilizzate da molti individui, in particolare dagli studenti. Inoltre l’utilizzo di giornali di scarto contribuisce a ridurre il numero di alberi abbattuti per produrre articoli di cancelleria. Dunque, coraggio: a chi ancora scrive e legge per i giornali, c’è un nobile scopo in più...

NATA UN’ACADEMY PER CREARE PROFESSIONISTI DELLA SOSTENIBILITÀ

Formazione e lavoro sulle rinnovabili

BOOK & CLAIM: LA NUOVA SOLUZIONE GRUBER

Decarbonizzare i trasporti eccezionali



Andrea Condotta



Dechant Holger

BOLZANO – Gruber Logistics apre una nuova strada per la decarbonizzazione dei trasporti eccezionali. Il segmento del mercato dei trasporti fuori sagoma e peso è la tipologia di trasporti più difficile da decarbonizzare a causa della carenza di tecnologie a dispo-

sizioni per la decarbonizzazione. Purtroppo, Gruber Logistics ha esteso la pratica del Book & Claim anche al segmento di mercato dei trasporti eccezionali dopo averla già applicata efficacemente a trasporti grupage, parziali e completi. Da ora in poi, i clienti di Gruber

Logistics - sostiene l’impresa di trasporti - potranno prenotare anche trasporti pesanti con carburanti a basse emissioni, anche se questi non sono fisicamente disponibili lungo i percorsi o non si adattano al carico. Gruber Logistics sta così ponendo un importante traguardo nel segmento dei trasporti pesanti e fuori sagoma e sta rafforzando coerentemente la sua posizione come azienda logistica innovativa e sostenibile.

Il funzionamento del Book & Claim è comparabile con quanto già avviene per l’energia verde nel settore energetico. Chi acquista energia verde da un operatore compra le quote di energia pulita

disponibili presso quel determinato operatore. Analogamente, chi acquista trasporti può dichiarare la riduzione delle emissioni acquistando “le quote” derivanti da trasporti effettuati da Gruber Logistics attraverso l’utilizzo di carburanti alternativi quali elettrico, biolng, B100 e HVO.

Il processo è reso pienamente trasparente - sottolinea Gruber Logistics - da due controlli esterni sia sulla metodologia di calcolo delle emissioni sia sulle quote a disposizione.

“Fino ad oggi non c’erano opzioni realmente scalabili nel segmento degli eccezionali per migliorare la propria impronta di carbonio. O la soluzione tecnica non era adatta alle dimensioni del carico o non c’erano alternative sufficienti ai combustibili convenzionali lungo le rotte”, afferma Holger Dechant, membro del Consiglio di Amministrazione di Gruber Logistics. Seppur, ove possibile, Gruber Logistics punta sul trasporto combinato su rotaia e via navigabile interna raramente questo costituisce un’alternativa praticabile per via di costi e tempi. Siamo convinti di aver trovato con il sistema Book & Claim una soluzione praticabile per tutti nei trasporti su fuori sagoma e peso, che contribuisce in modo significativo agli obiettivi di sostenibilità nella logistica e nell’economia”.

Andrea Condotta, direttore Affari Pubblici, Innovazione e Sostenibilità di Gruber Logistics, sottolinea che “con il Book & Claim, sarà molto più facile integrare carburanti a basse emissioni nella catena di approvvigionamento dei clienti. Questo concetto potrebbe quindi svolgere un ruolo importante nell’accelerare la disponibilità di biocarburanti come BioLNG, HVO, B100 e veicoli a emissioni zero come veicoli elettrici o idrogeno”.



ROMA – La necessità di accelerare la transizione energetica appare sempre più evidente. Nei prossimi anni tutti gli Stati del mondo dovranno impegnarsi ad abbandonare il paradigma energetico basato sui combustibili fossili in favore di un approccio a zero emissioni di carbonio, fondato sullo sviluppo delle energie rinnovabili.

Secondo il rapporto “World Energy Transitions Outlook 2023” dell’International Renewable Energy Agency, pubblicato in occasione della COP28, la transizione energetica creerà 40 milioni di posti di lavoro aggiuntivi a livello mondiale nel settore energetico, con 18 milioni di posti di lavoro in più solo nel settore delle energie rinnovabili.

A livello europeo, per raggiungere gli obiettivi di REPowerEU sarà necessario creare oltre 3,5 milioni di posti di lavoro entro il 2030. In Italia la produzione di energia elettrica aumenterà oltre il doppio rispetto all’attuale, con un contributo delle fonti rinnovabili tra il 95% e il 100% e una stima di circa 500.000 nuovi posti di lavoro.

Purtroppo, però, la carenza

di manodopera qualificata nelle filiere industriali green rischia di rallentare questo processo. A tale mancanza ha cercato di sopperire MIAENERGIA, azienda del settore energetico guidata da Primiano Calvo, direttore anche di SVILUPP.A.R.E, associazione di categoria degli Sviluppatori di Energie Rinnovabili, nata con l’obiettivo di aprire il dialogo con le Istituzioni su questi temi.

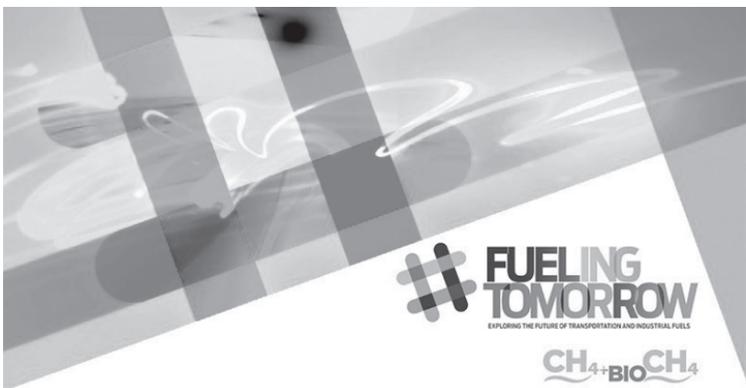
La transizione energetica richiederà uno stravolgimento graduale dell’attuale sistema economico e produttivo. Inoltre, il percorso verso l’obiettivo di contenere l’aumento della temperatura media globale a 1,5° C, in conformità con l’Accordo di Parigi, renderà necessario l’impiego di nuovi professionisti e nuove professionalità.

Per questo motivo, Primiano Calvo ha deciso di fondare un’Academy per la formazione dei professionisti della sostenibilità del futuro. Competenze trasversali che renderanno questi professionisti in grado di operare con successo, mantenendo sempre viva l’attenzione all’ambiente e alla preservazione del suolo e delle fonti energetiche.



PRIMA TAPPA DI AVVICINAMENTO PER BIOCH4

Fueling Tomorrow a Bologna



BOLOGNA – La sede di Bologna Fiere Water&Energy ha ospitato nella giornata di ieri la prima tappa di avvicinamento a BioCH4 nell'ambito di Fueling Tomorrow, la innovativa piattaforma espositiva, dove vettori e carburanti, sia tradizionali sia innovativi, sono chiamati a contribuire

all'indipendenza energetica e alla decarbonizzazione dell'industria e della mobilità, basandosi su basi scientifiche e senza alcun pregiudizio ideologico.

Il DM 224 del 14 luglio 2023 e le successive procedure applicative – è stato detto come base dell'incontro – hanno introdotto i meccanismi

di funzionamento delle Garanzie di Origine legate alla produzione di biometano. Il webinar si propone come momento di approfondimento. Alcuni tra i maggiori protagonisti della filiera produttiva si sono ieri confrontati sulle tante problematiche non ancora risolte. È seguita una sessione di domande e risposte con i partecipanti al webinar.

Ha introdotto e moderato Lorenzo Maggioni, CNR-ITA.

Partecipanti: Costantino Amadei, Vulcangas SpA Matteo de Campo, Maganetti Sp, Silvia Migliorini, Federchimica-Asogasliquidi Andrea Qualiano, Edison SpA Andres Saldivia, Hysytech Srl Giuliano Toninelli, Lucra96 Srl.

IN APERTURA DELLA FIERA AUTOMATION & TESTING

L'IA per l'industria



Nella foto: Zendaya con il vestito-robot creato dall'IA nel film Dune.

TORINO – La conferenza di apertura della fiera Automation & Testing, in corso fino a ieri nella capitale piemontese, ha sottolineato la necessità di affrontare in modo proattivo l'impatto disruptive dell'intelligenza artificiale (AI) anziché esserne intimoriti.

Durante l'evento, il Competence Center Cim4.0 ha presentato uno studio inedito intitolato "L'Intelligenza Artificiale per l'industria, Scenari e linee guida per le imprese del Made in Italy". Il ceo, Enrico Pisino, ha illustrato l'obiettivo di fornire uno strumento pratico alle imprese italiane per comprendere e adottare l'IA.

Lo studio analizza il contesto italiano per identificare opportunità e lacune nell'adozione dell'AI. Si

sottolinea che l'adozione dovrebbe avvenire secondo le direttive di Industria 5.0, basandosi sulle tecnologie implementate da Industria 4.0 per proiettarsi verso un futuro più sostenibile e competitivo.

Il mercato globale dell'AI è stato valutato a 150,2 miliardi di dollari nel 2023, con un previsto tasso di crescita annuo composto del 36,8% fino al 2030. Si prevede che l'industria manifatturiera otterrà il maggior beneficio finanziario dall'adozione dell'AI.

Nonostante le opportunità, emerge un divario significativo tra grandi imprese e PMI nell'adozione di queste tecnologie intelligenti. Solo l'8% delle piccole e

medie imprese utilizza l'AI nella produzione e il 6% nella logistica, rispetto al 26% e al 32% nelle grandi aziende.

Lo studio del Cim4.0 evidenzia che l'intelligenza artificiale impatta in modo significativo sulla riduzione dei costi di produzione, migliorando l'efficienza e ottimizzando l'intero processo produttivo. Tuttavia, il 62% dei problemi che l'industria affronta riguardo all'adozione dell'AI sono legati a difficoltà nella misurazione del suo valore, complessità nella percezione del suo impatto e scarsa confidenza nella digitalizzazione.

Il ceo Pisino ha sottolineato l'importanza di un'adozione tempestiva delle tecnologie emergenti, con raccomandazioni che includono l'avvio di un processo di trasformazione digitale, una formazione specialistica per i lavoratori e l'implementazione di infrastrutture tecnologiche corrette.

Pisino ha concluso enfatizzando la necessità di una rivoluzione nell'approccio allo sviluppo industriale. Ha incoraggiato ad abbracciare la transizione digitale green come un'opportunità chiave per il Paese. Con un invito a fidarsi dei giovani, suggerisce di conferire loro responsabilità per confrontarsi con il mercato globale. Infine, ha sottolineato che l'intelligenza artificiale diventa una leva cruciale per mantenere la competitività, solo se integrata in un approccio che abbraccia la visione di Industria 5.0 e mette al centro la sostenibilità.

MAREVIVO SUL FONDALE DI CIVITAVECCHIA

Recuperata rete "assassina"



Nella foto: La liberazione del polpo.

ROMA – La divisione Sub di Marevivo si è immersa nei fondali di Civitavecchia, nei pressi dello sperone denominato "Scoglio del corallo" per portare a termine un importante intervento di recupero reti abbandonate e disperse. L'operazione si inserisce tra le attività della campagna "Blue Days" della fondazione ambientalista, che ha come obiettivo la salvaguardia dell'ambiente marino a 360 gradi.

I subacquei sono scesi a una profondità di circa 30 metri, rimuovendo una rete strascicante lunga oltre 200 metri, di recente abban-

dono, che partiva dallo scoglio e proseguiva sul fondale sabbioso.

Preziosa la partecipazione dei sommozzatori delle Fiamme Gialle della Guardia di Finanza, con l'unità navale del Reparto Operativo Aeronavale di Civitavecchia, e al supporto della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e del Porto turistico Riva di Traiano - che si occuperà del corretto smaltimento della rete.

Sullo scoglio, la rete opprimeva numerosi rami di corallo, mentre sui fondali sabbiosi, le maglie continuavano a pescare, intrappolando

forme di vita marina, come paguri, un polpo, uova di calamaro, un astice e vari tipi di granchi, tutte prontamente liberate e rilasciate in mare.

PER UN SISTEMA DI CANTIERISTICA SPECIALIZZATA SU NAVI MILITARI

Joint in Arabia Saudita con Fincantieri



Nella foto: Al Marar e Pierroberto Folgiero alla firma.

ABY DHABI – EDGE, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri, una delle maggiori società navalmeccaniche al mondo, hanno firmato un term sheet per la creazione di una joint venture (JV) per cogliere le opportunità della cantieristica navale a livello globale, con un focus sulla produzione di una vasta gamma di navi militari e una filiera produttiva con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro.

EDGE deterrà una partecipazione del 51% nella joint venture mentre la direzione gestionale sarà affidata a Fincantieri. La joint venture, basata ad Abu Dhabi, avrà diritti di prelazione per gli ordini non NATO, sfruttando in particolare l'attrattiva degli accordi G2G degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della NATO.

A Palazzo Marina, Roma, alla presenza dell'onorevole Matteo Peregò di Cremona, sottosegretario di Stato per la Difesa, dell'ammiraglio di Squadra

Enrico Credendino, capo di Stato Maggiore della Marina Militare, del generale di Corpo d'Armata Luciano Portolano, segretario generale Difesa e Direzione Nazionale Armiamenti e, per Fincantieri, del generale Claudio Graziano, presidente, e di Dario Deste, direttore generale della Divisione Navi Militari, è stato formalizzato il term sheet con le firme di Hamad Al Marar, ceo e direttore generale di EDGE Group e Pierroberto Folgiero, ceo e direttore generale di Fincantieri.

La JV disporrà di una solida cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo, in linea con la sua ambizione globale e l'impegno nello sviluppo di proprietà intellettuale congiunta e futuri design. Questo accordo strategico potenzia la capacità di EDGE di progettare e costruire fregate e altre grandi navi, ampliando il suo raggio d'azione e segnando un progresso cruciale nella diversificazione del suo portafoglio di soluzioni marittime. La JV ambisce inoltre a sviluppare l'ambito underwater con una stretta collaborazione a livello mondiale.

ALLA PRESENTAZIONE DEL LIBRO SULL'ISOLA IN CAMERA DI COMMERCIO

Scuole outdoor in rete per Pianosa



Nella foto: Pierluigi Giuntoli, Paolo Traversari e Giampiero Sammuri alla presentazione in Camera di Commercio.

PORTOFERRAIO – Un'operazione di largo respiro, che coinvolge molte scuole in funzione di una maggiore conoscenza del territorio dell'Arcipelago Toscano, con particolare focus sull'isola di Pianosa. Se n'è parlato martedì scorso in Camera di Commercio a Livorno, nel corso della presen-

tazione di un libro-documento di cui abbiamo già scritto nel numero scorso, "Un'isola, un Direttore, una Storia", che ha raccolto documenti inediti e dati degli archivi nazionali sull'isola. Il lavoro, davvero certosino, è stato redatto in mesi e mesi dal Giuseppe Santeusano, appassionato cultore della storia

delle isole livornesi, dal professor Paolo Traversari responsabile dell'associazione "scuole in rete Outdoor" e degli allievi del liceo Canova di Treviso coinvolti dallo stesso Traversari nella ricerca a ma anche nella passione per Pianosa.

Del progetto "Scuole outdoor", di cui è capofila il liceo Duca degli Abruzzi di Treviso, ha parlato in Camera di Commercio anche il presidente del Parco dell'Arcipelago Toscano dottor Giampiero Sammuri, presentato a sua volta dal segretario generale dell'istituto dottor Pierluigi Giuntoli. Sammuri ha ricordato che su Pianosa, ma anche su Capraia e in parte su Gorgonia, vengono svolte con supporto dell'Ente Parco iniziative interdisciplinari con studenti provenienti da tutta Italia: con laboratori ambientali, ricerche sulla natura, storia delle comunità dall'antichità ad oggi, recupero di siti e di culture antropiche. Un impegno importante anche dal punto di vista della formazione dei futuri cittadini, per renderli partecipi di una realtà passata che deve essere profondamente assimilata e capita - come le colonie penali agricole, oggi in fase di tramonto per il variare sia delle strutture che della delinquenza, prevalentemente urbana e non più rurale - per cercare

di rendere più umana la permanenza nei luoghi di pena.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886



TUSCANIA
international forwarders



William Shepherd
port agents since 1875

Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

VARATO DAI CANTIERI BENETTI DI VIAREGGIO

Ecco Sirena, l'ultimo Oasis 34



VIAREGGIO - Benetti ha varato nel cantiere di Viareggio M/Y Sirena, la più recente unità di Oasis 34M. Lo yacht è stato acquistato da SeaNet America, società che offre un programma di fractional ownership e che permetterà a diversi armatori di condividere il piacere della navigazione a bordo di questo nuovo 34 metri.

Quello del noleggio di gruppo è un business in crescita e ovviamente sono privilegiate le unità da diporto più moderne e come, come il nuovo Cruise boat viareggino.

M/Y Sirena, con esterni progettati dallo studio inglese RWD, si contraddistingue per la verniciatura metallizzata in Silver Grey di scafo e sovrastruttura con inserti in Shark Grey ed è la prima unità di questa linea a presentare, a poppa del Main Deck, un layout particolare che prevede un American bar.

Gli interni, curati da Bonetti/Kozerski Architecture, riflettono la visione dell'armatore che ha richiesto dei particolari contrasti di colore. L'essenza noce e il

cannettato si alternano armoniosamente a pannelli a contrasto in laccato bianco e l'intero ambiente è arricchito da alcuni accenti di blu navy, come sul ciellino del Main Salon, nel pannello di svede dietro la TV e nella cuciniera. Il mobile posizionato a prua del salone ha un effetto particolarmente scenografico, grazie al rivestimento su tre lati in alabastro retroilluminato.

Questi stessi elementi sono ripresi nello Skylounge dove il blu navy spicca in numerosi dettagli, mentre l'alabastro retroilluminato è riproposto sulla parete TV. La cabina armatoria richiama la stessa palette di colori coerentemente con il resto degli ambienti e, per la prima volta, sono presenti una testiera del letto a tutta altezza e un terrazzino che si apre verso il mare a dritta di prua, aggiungendo un tocco distintivo e un contatto diretto con l'ambiente marino.

Il Sun Deck di M/Y Sirena è concepito come un'area dallo spiccato senso conviviale, grazie al tavolo alto in quarzite Blu Lava circondato da sgabelli che arriva

quasi a filo della piscina idromassaggio di prua creando una grande zona di interazione tra gli ospiti. Inoltre, questa è la prima unità di Oasis 34M su cui tra i tintibene sono stati inseriti pannelli di vetro trasparente, per un design lineare e visivamente leggero.

Gli interni, curati da Bonetti/Kozerski Architecture, riflettono la visione dell'armatore che ha richiesto dei particolari contrasti di colore. L'essenza noce e il cannettato si alternano armoniosamente a pannelli a contrasto in laccato bianco e l'intero ambiente è arricchito da alcuni accenti di blu navy, come sul ciellino del Main Salon, nel pannello di svede dietro la TV e nella cuciniera. Il mobile posizionato a prua del salone ha un effetto particolarmente scenografico, grazie al rivestimento su tre lati in alabastro retroilluminato.

Questi stessi elementi sono ripresi nello Skylounge dove il blu navy spicca in numerosi dettagli, mentre l'alabastro retroilluminato è riproposto sulla parete TV.

DALLA HARKEN I NUOVI VINCH "DOUBLE"

Meno fatica con l'elettrico

MILANO - La vela è fatica fisica, oltre che divertimento, sport e disciplina anche mentale. Però alla fatica fisica, specie se si è un po' avanti con gli "anta" si può almeno in parte supplire con la tecnologia. È il caso dei verricelli per cazzare le scotte. Harken, leader nel settore delle attrezzature per la vela, offre oggi una vasta gamma di winch motorizzati all'avanguardia, tra cui spicca il modello Unipower 500, particolarmente adatto per barche di dimensioni ridotte e progetti di refit. Questi winch sono rinomati per una caratteristica che li rende ideali per risparmiare spazio: il motore è integrato quasi interamente nel tamburo, occupando poco spazio sotto coperta. L'Unipower 500 è progettato appositamente per imbarcazioni a vela con lunghezza compresa tra 10 e 14 metri, offrendo una soluzione efficiente e compatta per agevolare le manovre di bordo.

Questo winch self-tailing è progettato per gestire cime e scotte con diametro compreso tra gli 8 e i 13 millimetri, offrendo massima versatilità nelle operazioni di ormeggio e manovra. Disponibile con finitura



Nella foto: Un winch elettrico/manuale Harken.

in alluminio cromata, il peso contenuto dell'Unipower 500 (6,7 kg per la versione in alluminio e 8,3 kg per quella cromata) contribuisce a mantenere la barca leggera e maneggevole senza comprometterne le prestazioni.

Un ulteriore vantaggio dell'Unipower 500 è la sua capacità di funzionare sia manualmente che

eletttricamente, garantendo una maggiore flessibilità in situazioni in cui non è disponibile energia elettrica a bordo. Grazie alla compatibilità con la classica maniglia manuale, il winch può essere utilizzato anche in assenza di alimentazione elettrica, garantendo una sicurezza aggiuntiva durante le operazioni di navigazione.

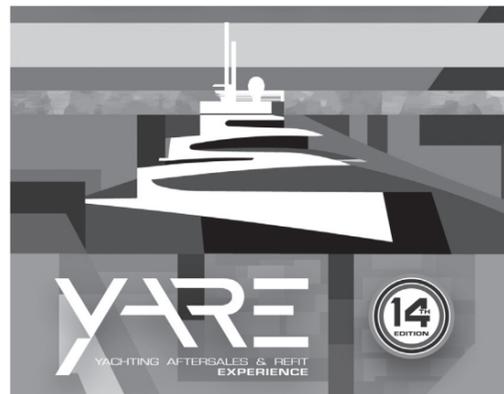
CON DECINE DI GRANDI AZIENDE DELLO YACHTING

14° Yare a Viareggio

VIAREGGIO - È ormai un appuntamento storico nel mondo dello yachting professionale: tanto più importante quest'anno, con le nuove normative che dovrebbero aiutare lo sviluppo del turismo nautico d'alto bordo e delle relative infrastrutture.

Così c'è molta attesa per YARE 2024, che si terrà a Viareggio il 13 al 15 marzo prossimo, con la sua quattordicesima edizione. Dedicata ancora una volta all'after-sales e al refit, che sono oggi tra gli interventi più remunerativi nel settore e quelli in cui l'alto artigianato italiano eccelle.

In programma, si legge sull'annuncio che apre le prenotazioni, ci saranno 15 meeting con capitani di yachts, un forum apposito organiz-



teriors, SOS Yachting, Marinepool, RINA and many more have already confirmed their participation. Additionally, a significant lineup of leading shipyards including Palumbo Superyachts, Overmarine, Lusben, Lurssen, Tankoa, Feadship, Oceanco, Sanlorenzo, Jotun, Boero, Melita Marine, Gourmet Deliveries, BWA, Port Vauban, Marina Port Vell Barcelona, Swiss Ocean Tech, Blue Water, Pantanius, Struik

zato sulle esigenze degli armatori ma anche degli equipaggi, incontri conviviali con le compagnie che costruiscono o gestiscono yachts. Tra gli iscritti: Jotun, Boero, Melita Marine, Gourmet Deliveries, BWA, Port Vauban, Marina Port Vell Barcelona, Swiss Ocean Tech, Blue Water, Pantanius, Struik In-

teriors, SOS Yachting, Marinepool, RINA and many more have already confirmed their participation. Additionally, a significant lineup of leading shipyards including Palumbo Superyachts, Overmarine, Lusben, Lurssen, Tankoa, Feadship, Oceanco, Sanlorenzo, Tecnopool.

CON L'ANNUNCIO CHE ICOMIA 2025 SI TERRÀ A VENEZIA

Miami incorona la nautica italiana



Nella foto: Il Salone di Miami.

MIAMI - Confindustria Nautica e l'industria nautica da diporto italiana hanno partecipato al Miami International Boat Show, come noto una delle rassegne internazionali più importanti dedicate alla nautica. Tra le aziende ambasciatrici oltre oceano del Made in Italy, numerosi espositori hanno preso parte alla collettiva organizzata dall'Associazione nazionale di categoria in collaborazione con ICE Agenzia.

"Il Salone di Miami si conferma un appuntamento di riferimento per le nostre aziende che vedono nel mercato americano il principale Paese di destinazione dell'export" - ha ricordato il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. "L'Italia è il primo produttore al mondo di barche sopra i 24 metri, primo nelle unità pneumatiche sopra i 10 metri, primo negli accessori.

Siamo, inoltre, i primi esportatori mondiali di barche con una quota globale del 18,3%. Nel 2022 gli USA hanno consolidato il loro primato di principale importatore di unità da diporto prodotte in Italia, con un incremento del 57% rispetto all'anno precedente".

Nell'ambito della partecipazione italiana a Miami, è stata presentata l'ICOMIA 2025 World Marinas Conference che l'Organizzazione mondiale delle industrie nautiche terrà a Venezia dal 15 al 17 ottobre 2025 presso il Marina dell'isola della Certosa di Vento di Venezia srl, associata di Assomarinas e di Confindustria Nautica.

"Dopo il Congresso annuale di ICOMIA e IFSBO organizzato lo scorso anno a Sanremo, è motivo di orgoglio che l'organizzazione mondiale delle industrie nautiche

abbia scelto ancora l'Italia per organizzare la Conferenza mondiale dei Porti turistici nel 2025 - ha ripetuto Roberto Perocchio, consigliere e presidente del settore "Turismo nautico, Porti e servizi dedicati" di Confindustria Nautica."

I prossimi appuntamenti dell'attività di promozione internazionale 2024 di Confindustria Nautica e del 64° Salone Nautico Internazionale di Genova saranno il Dubai International Boat Show (28 febbraio - 3 marzo 2024), la CLIA Cruise Week Europe a Genova dal 11 al 14 marzo, la NYCxDESIGN in programma dal 16 al 23 maggio a New York, SMM Amburgo dal 3 al 6 settembre, IBEX Show a Tampa dall'1 al 3 ottobre, il Fort Lauderdale Boat Show (30 ottobre - 3 novembre), il METSTRADe ad Amsterdam dal 19 al 21 novembre.

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Confartigianato tutti i costi

alimentano viziosamente un già fragile contesto di incertezza, impattano sulle aziende di tutte le dimensioni, dai piccoli commercianti ai grandi produttori, creando delle vere e proprie interruzioni nelle comunicazioni tra clienti e fornitori.” - dichiara Andrea Tinti, ceo e founder di IUNGO.

Per muoversi in questo quadro, caratterizzato anche da una volatilità della domanda, le aziende devono dotarsi di soluzioni per migliorare le comunicazioni tra clienti e fornitori, con l'obiettivo ultimo di diversificare le fonti di approvvigionamento e ottimizzare le scorte.

“Creare canali di comunicazione dedicati per il dialogo con i propri fornitori, assicura alle aziende uno scambio di informazioni trasparenti e tempestive in grado di prevenire problematiche legate all'incombere di cigni neri ed eventi straordinari. È quello che ci insegna la storia.” - continua Tinti.

Ma come prevenire i disagi legati alle interruzioni nelle catene di approvvigionamento? Lo spiega la piattaforma di supply chain collaboration in cloud IUNGO, che ha analizzato 5 fattori che rallentano le comunicazioni tra aziende e fornitori:

- Strumenti obsoleti e canali destrutturati: l'utilizzo di strumenti obsoleti come il fax e di canali destrutturati come le email o il telefono, se non integrati con soluzioni all'avanguardia, rallenta le comunicazioni poiché comporta inefficienze nella trasmissione e nella gestione delle informazioni. Questi strumenti, infatti, non consentono la sincronizzazione e l'accessibilità immediata dei dati, aumentando il

rischio di errori, ritardi e perdita di informazioni cruciali.

- Errore umano: l'errore umano rallenta le comunicazioni poiché può portare a fraintendimenti, interpretazioni errate o trasmissione di informazioni sbagliate. Questo può causare confusione, richiedere tempo aggiuntivo per correggere gli errori e compromettere la fiducia tra le parti coinvolte. Inoltre, correggere gli errori può richiedere ulteriori risorse e ritardare maggiormente il flusso delle comunicazioni, influenzando negativamente la produttività e l'efficienza complessiva.

- Mancata tracciabilità delle informazioni: la mancata tracciabilità delle informazioni crea difficoltà nel recuperare i dettagli delle interazioni passate. Senza un sistema di tracciabilità, le informazioni possono essere disperse o difficili da trovare, richiedendo tempo aggiuntivo per ricostruire il contesto delle comunicazioni precedenti. Così rallenta il processo decisionale e la risoluzione dei problemi, poiché le parti coinvolte devono dedicare più tempo ed energie per cercare e comprendere le informazioni pertinenti.

- Eventi imprevisti: gli eventi imprevisti disturbano la routine e le modalità consolidate di interazione. COVID-19, ad esempio, ha interrotto le attività aziendali, costringendo molte organizzazioni ad adottare modalità di lavoro remote e a modificare le procedure di comunicazione con i fornitori. Questo improvviso cambiamento ha causato disorientamento e incertezza, rallentando il flusso delle comunicazioni mentre le aziende cercavano di adattarsi alla nuova situazione e di stabilire nuovi canali e protocolli di comunicazione efficaci.

- Assenza di processi strutturati: l'assenza di procedure e processi strutturati toglie all'azienda un framework organizzativo per gestire e trasmettere informazioni in

modo coerente ed efficace. Senza procedure condivise e processi ben definiti, le informazioni possono essere trasmesse in modo disorganizzato o inconsistente, portando a fraintendimenti, ritardi ed errori nella comunicazione con i clienti o i fornitori. Ciò rende difficile per le parti coinvolte comprendere e rispondere alle richieste in modo tempestivo e accurato, rallentando il flusso delle comunicazioni e compromettendo la reputazione e la fiducia aziendale.

“La globalizzazione e la domanda mutevole peggiorano il quadro, mentre nuove localizzazioni produttive aggiungono ulteriori complicazioni. Questo scenario fragile ostacola la pianificazione precisa, rallenta le risposte alle esigenze dei clienti e crea ritardi e inefficienze nella gestione delle informazioni aziendali.” - spiega Andrea Tinti.

E quali elementi, invece, agevolano la comunicazione tra clienti e fornitori? Nei processi di approvvigionamento, alcuni fattori di natura umana ricoprono un ruolo cruciale: per primi, la promozione di una cultura aziendale improntata alla collaborazione e la sicurezza che ogni individuo coinvolto abbia chiare responsabilità e compiti da svolgere. Inoltre, l'adozione di tecnologie all'avanguardia, come l'intelligenza artificiale e l'analisi dei dati, migliora l'efficienza e la trasparenza della comunicazione. Parallelamente, anche l'implementazione di processi standardizzati concorre ad assicurare una trasmissione coerente e rapida delle informazioni. Sul fronte ambientale, invece, costruire rapporti di fiducia e partnership con i fornitori favorisce una comunicazione aperta e collaborativa, mentre la trasparenza e la tempestività nella condivisione delle informazioni riducono possibili incomprensioni e ritardi.

“In un contesto di incertezza come quello attuale, una visione condivisa delle prospettive future, la definizione di obiettivi comuni e la creazione di canali di comunicazione dedicati si rivelano fattori fondamentali per facilitare il flusso informativo e consolidare le relazioni di successo tra le parti coinvolte.” - conclude Andrea Tinti.

Con una dashboard intuitiva, la piattaforma in cloud di IUNGO offre alle aziende una visibilità completa e in tempo reale sullo stato delle transazioni, permettendo di gestire le priorità e affrontare rapidamente eventuali imprevisti. Monitorando, poi, le prestazioni dei fornitori in maniera costante, aiuta a identificare le aree di miglioramento per ottimizzare la collaborazione e rafforzare le relazioni aziendali.

ZLS Toscana: un convegno

sono più che altro un'occasione per mettersi in mostra da parte dei convegnisti, ma non cuociono il pane quotidiano. Brutto incipit, lo riconosco, in relazione al convegno di ieri in Fortezza Vecchia sulla Zona Logistica Semplificata della costa Toscana. Anche perché siamo a registrare convegni a bizzeffe, giorno per giorno, in tutta Italia e non solo. Come spiegazione, ci sono tanti e urgenti problemi e si cercano risposte. Vero anche questo.

Costretti dai tempi di stampa - noi della Gazzetta Marittima siamo ancora tra i trogloditi che credono (per ora) nella carta stampata - ad anticipare queste note, possiamo per adesso dare atto al segretario generale dell'AdSP avvocato Matteo Paroli di essere stato chiaro, anche nella parte critica, sull'introduzione del tema. Ovvero: le ZLS sono state istituite in Italia con legge del 2017, tutti sono corsi a predisporre progetti e richieste, ma il complesso della burocrazia nazionale e locale per adesso ha lasciato ben pochi spiragli perché diventino realtà. Eppure la giunta della Regione Toscana aveva formalizzato la sua creazione, tra il rullar dei tamburi, fin dall'aprile di due anni fa, il 2022. Bene, bravi, bis. Ma siamo ancora fermi a quella dichiarazione d'intenti: manca il decreto dell'istituzione.

Arriva o non arriva il decreto? La partecipazione al convegno del viceministro dei porti Edoardo Rixi, sia pure slittata al pomeriggio perché da buon genovese aveva da

tagliare un nastro nella sua città, potrebbe aver portato - speriamo - qualche chiarimento sui tempi. Che certo stanno scontando l'ingorgo legislativo del governo nazionale, in costante emergenza su provvedimenti considerati essenziali. Ma che non possono ancora dilatarsi in mesi di attesa e di schermaglie sulle virgole. Ha ricordato Paroli nella sua introduzione (che abbiamo già sintetizzato nell'annuncio del con-

vegno sul numero scorso del nostro giornale): “Le tante (troppe) concrezioni che l'impianto normativo nazionale ha originato negli anni, rendono oggi difficile qualsiasi tentativo di semplificazione, come quello alla base delle ZLS, malgrado il legislatore sia cosciente della necessità di favorirle”.

Va detto senza che suoni polemi-

ca: sia nel Comune di Livorno, sia in Regione Toscana, sia nel governo nazionale siamo sotto elezioni. Il che significa che tutto quanto viene detto, promesso e anche giurato, va preso con qualche prudenza. Contano i fatti, conta la velocità di realizzazione delle promesse, conta l'impegno anche dei singoli al di fuori delle dichiarazioni nei convegni. E speriamo che sui fatti ci sia stata - e ci siano - buone notizie.

IN UN CONVEGNO DEDICATO ALLA LEGGE ISTITUTIVA DELLE ADSP

Capitanerie e porti insieme



Nicola Carlone



Rodolfo Giampieri

ROMA - Ha avuto luogo giovedì presso l'Aula dei Gruppi parlamentari della Camera dei Deputati, il convegno “1994-2024: 30 anni insieme nei porti”, organizzato dal Comando generale e Assoporti per celebrare i 30 anni dalla legge 28

gennaio 1994, n. 84, con la quale venne costituito il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e furono istituite le Autorità portuali nei principali scali nazionali.

Un anno importante, - ha detto

l'ammiraglio Nicola Carlone comandante te generale delle Capitanerie - il 1994, che ha visto con il D.P.R. n. 662 anche l'istituzione del Centro di Coordinamento del soccorso marittimo - IMRCC.

L'incontro oltre all'ammiraglio Nicola Carlone, e al presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, sono stati sviluppati di diversi interventi di approfondimento che ripercorrono la storia di questi 30 anni e anticipano le prospettive per il futuro.

In particolare si è parlato della mutata situazione del Mediterraneo sia sul piano della sicurezza, sia su quello dei fossi migratori. Tra i temi trattati, anche quello del potenziamento della Guardia Costiera - è in corso una nuova gara per mezzi Rescue di ultimissima generazione - e dei nuovi sistemi di monitoraggio del mare grazie allo sviluppo dei satelliti gestiti sempre di più dall'IA.

CON LA DEMOLIZIONE DI VECCHIE STRUTTURE

Savona ripulisce il waterfront



SAVONA - Con la chiusura della Conferenza dei Servizi, i lavori di demolizione della fatiscente struttura del Lady Moon, sul litorale savonese, prenderanno avvio da giovedì 28 febbraio con prime attività di cantiere.

L'intervento - riferisce l'AdSP - è un primo tassello del mosaico del Masterplan di Savona, presentato alla cittadinanza nel novembre dello

scorso anno, che andrà a ridisegnare una vasta area del fronte mare savonese, dalla Torretta alla Passeggiata degli Artisti di Albissola Marina, valorizzando le grandi potenzialità sia come spazio pubblico da vivere, per cittadini e turisti, sia come elemento di sintesi positiva delle attività urbane con quelle portuali.

Il Masterplan si inserisce nell'ambito delle attività connes-

se alla redazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale con riferimento alle aree di co-pianificazione già individuate in accordo con i comuni che afferiscono ai bacini portuali di Savona e Vado Ligure nel DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema).

I lavori, affidati all'impresa Edil Due nell'ambito dell'accordo quadro per la manutenzione dei fabbricati sul territorio di Genova e Savona, nella prima fase prevedono la rimozione dei detriti all'interno del manufatto dell'ex Lady Moon e la successiva demolizione della struttura. Seguirà la demolizione degli altri fabbricati antistanti posti a livello mare e la sistemazione della pendenza del terreno della scarpata.

La riqualificazione e difesa del litorale sono tra gli obiettivi di una serie di interventi messi in campo dall'AdSP per migliorarne la fruizione.

MESSA A PUNTO PER GLI UTENTI IN TUTTA ITALIA

Una mappa delle ricariche E



ROMA - Una mappa interattiva dell'Italia che si rivolge agli operatori di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici consentendogli di individuare le stazioni di rifornimento di carburante, su strade urbane ed extraurbane, più adatte alle loro esigenze di installazione. È questo il nuovo strumento digitale sviluppato da E-Distribuzione, società che gestisce la più ampia rete di distribuzione elettrica del Paese, e RSE-Ricerca sul Sistema Energetico, società impegnata nell'analisi, studio e ricerca applicata al settore energetico. La mappa fornirà ai

CPO (Charging Point Operator) indicazioni qualitative sulle aree di rifornimento presenti negli oltre 7.400 Comuni italiani in cui E-Distribuzione gestisce la rete. L'iniziativa nasce per dare un'accelerazione al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che dedica settecento milioni di finanziamento all'incentivazione della mobilità elettrica sul territorio nazionale.

Attraverso i dati relativi alle oltre 17.600 stazioni di rifornimento di carburante tradizionale servite da E-Distribuzione sulle strade urbane ed extraurbane del Paese, lo stru-

mento online fornisce un quadro informativo per eventuali richieste di connessione sia in bassa (100kW) che in media tensione (350 kW). La valutazione qualitativa dell'entità degli interventi necessari per l'installazione delle infrastrutture di ricarica sono segnalate da tre diversi colori - verde scuro, verde chiaro e grigio - che identificano, tra l'altro, l'eventuale necessità di avviare ulteriori e specifiche pratiche autorizzative.

La mappa interattiva è disponibile al seguente link: <https://geoportale.rse-web.it/#/context/SdR-PNRR/587>.

DECINE DI PANETTI IN UN CONTAINER DAL SUD AMERICA

Ancora coca in porto

LIVORNO - Nuovo importante risultato nella lotta al traffico di stupefacenti realizzato dai finanzieri di Livorno e dai funzionari del locale Reparto Antifrode dell'Ufficio delle Dogane.

Fondamentale è stata ancora l'analisi dei rischi svolta da ADM e GdF che ha permesso di individuare diverse spedizioni dal Sud America. Controlli approfonditi anche nelle ore notturne hanno confermato i sospetti notando tre soggetti che s'aggiaravano nel pieno della notte intorno ad un container.

Prontamente bloccati, messi in sicurezza e identificati, stavano scaricando decine di panetti contenenti cocaina pura, per un totale 55 kg.

La droga è stata sequestrata e i tre soggetti sono stati arrestati e tradotti in carcere. Il rilevante sequestro operato - sottolinea la nota delle Fiamme Gialle - segna un ulteriore tassello a favore della lotta al narcotraffico sul territorio nazionale ed è il risultato di una quotidiana e sistematica attività di controllo “sul campo”, svolta senza soluzione di continuità nell'importante scalo labronico, anche a tutela degli operatori e dell'utenza portuale.

Lo stupefacente, che sarà bruciato, avrebbe fruttato, alla criminalità organizzata, oltre 200mila dosi per un valore complessivo superiore ai 20 milioni di euro.

www.lorenziniinterterminal.it



Lorenzini & C. Srl

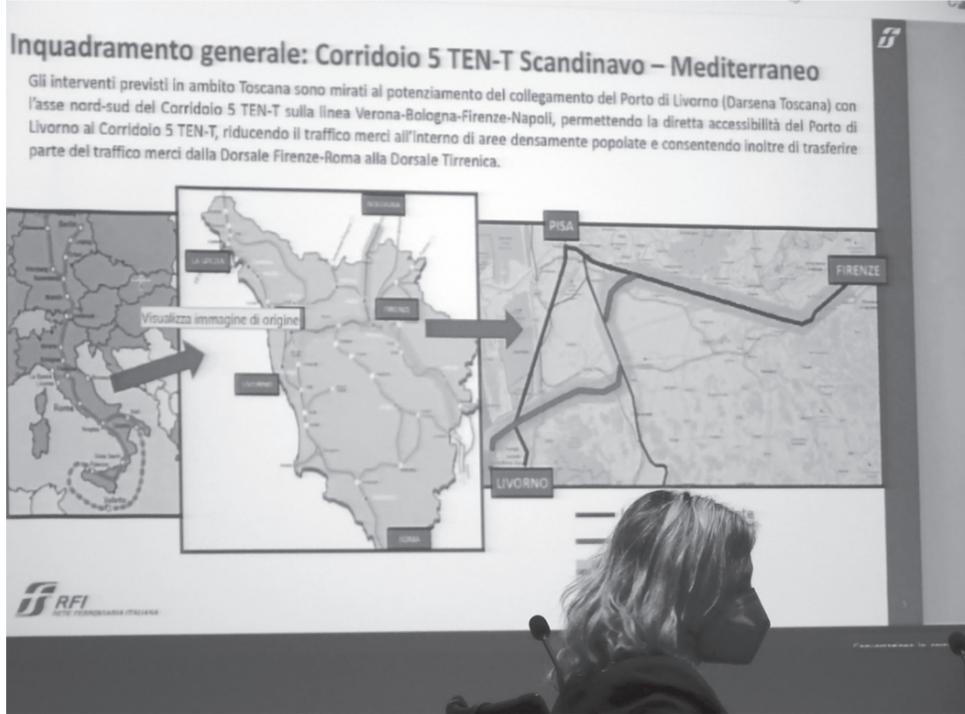
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

la pagina dei lettori la pagina dei lettori la pagina dei lettori la pagina dei lettori la pagina dei lettori

Ferrovie, piani europei e realtà



Difficile che qualcuno scriva ai giornali per dichiararsi soddisfatto delle notizie pubbliche positive. Comprensibile che si chiedano invece chiarimenti - anche in chiave polemica - come fa il lettore Stefano Cosulich da Piombino, con una lunga nota che siamo costretti a riassumere, sperando di non toglierle l'essenza:

Anche di recente, leggendo le dichiarazioni dell'ad di Ferrovie Italiane sullo sviluppo della rete in Italia, mi sono reso conto del poco interesse per l'asse costiero tirrenico, quello che va da Genova a Civitavecchia e prosegue fino a Napoli, Reggio Calabria (sfiorando Gioia Tauro che come noto è il primo porto d'Italia come volumi) e poi dovrebbe superare lo stretto di Messina con il sospirato mega-ponte. FS continua dunque a considerare i porti della Toscana marginali, raggiungibili da una deviazione della dorsale appenninica che come sappiamo e come dice lo stesso rapporto FS, è già sovraccarica e deve privilegiare le remunerative "Freccie" passeggeri...

*

Possiamo fermarci, perché la sostanza c'è. Aggiungeremo che contro questa visione di una costa toscana subordinata, ci sono stati negli anni tentativo di modifica e anche qualche presa di posizione pubblica. Di recente si è parlato di una correzione delle reti TET-T, peraltro un piano nato ormai vent'anni fa e quindi per

molti aspetti fuori realtà della logistica attuale, ma siamo (a quanto ci risulta) solo ai talkshow. Anche l'anno scorso all'interporto Vespucci di Guasticce fu presentato un panel significativo (che riportiamo) con le indicazioni delle reti ferroviarie previste. Ed è chiaro che a Livorno si arriva attraverso la deviazione da Firenze invece di scendere da Genova. Per inciso, Marina di Carrara, Piombino e anche Civitavecchia sembrano ancora relegati alle reti locali...

-- ALL'INTERNO --

- Protocollo sullo sportello doganale. a pag. 4
- Controlli pesca, Toscana al setaccio. a pag. 4
- Start-up livornese sul podio. a pag. 4
- OLT si ferma per otto mesi. a pag. 5
- Decarbonizzare i trasporti eccezionali. a pag. 5
- Matite ...dai giornali. a pag. 5
- Formazione e lavoro sulle rinnovabili. a pag. 5
- Fueling Tomorrow a Bologna. a pag. 6
- Recuperata rete "assassina". a pag. 6
- Scuole outdoor in rete per Pianosa. a pag. 6
- L'IA per l'industria. a pag. 6
- Joint in Arabia Saudita con Fincantieri. a pag. 6
- Ecco Sirena, l'ultimo Oasis 34. a pag. 7
- Miami incorona la nautica italiana. a pag. 7
- Meno fatica con l'elettrico. a pag. 7
- 14° Yare a Viareggio. a pag. 7
- Ancora coca in porto. a pag. 8
- Capitanerie e porti insieme. a pag. 8
- Savona ripulisce il waterfront. a pag. 8
- Una mappa delle ricariche E. a pag. 8
- Ferrovie, piani europei e realtà. a pag. 9



Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
redazione@gazzettamarittima.it
www.lagazzettamarittima.it

Editore
Società Editoriale Marittima
a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76

Autorizzazione del Tribunale di Livorno n. 217 del 10 giugno 1968

USPI Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

"I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo".

Stampato su carta ecologica



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Partita Eunavfor

preso di mira navi commerciali internazionali dall'ottobre 2023. In stretta collaborazione con partner internazionali che la pensano allo stesso modo, ASPIDES contribuirà a salvaguardare la sicurezza marittima e garantire la libertà di navigazione, in particolare per i mercantili e navi commerciali. Nell'ambito del suo mandato difensivo, l'operazione fornirà consapevolezza della situazione marittima, accompagnerà le navi e le proteggerà da possibili attacchi multi-dominio in mare.

L'operazione sarà attiva lungo le principali linee marittime di comunicazione nello stretto di Bab al-Mandab e nello stretto di Hormuz, nonché nelle acque internazionali del Mar Rosso, del Golfo di Aden, del Mar Arabico, del Golfo di Oman e il Golfo Persico.

Il comandante dell'operazione sarà il commodoro Vasilios Griparis, mentre il comandante della forza sarà il contrammiraglio Stefano Costantino. Il quartier generale dell'operazione avrà sede a Larissa, in Grecia.

L'operazione ASPIDES si coordinerà strettamente con EU-NAVFOR ATALANTA per contribuire alla sicurezza marittima nell'Oceano Indiano occidentale e nel Mar Rosso, nonché con partner che la pensano allo stesso modo contribuendo alla sicurezza marittima nella sua area di operazione.

Porto 2000, ...nebbia

ricavate da un ex magazzino sull'alto fondale possono assicurare. Una situazione mortificante, quando in porti anche assai meno importanti di quello livornese nascono come funghi strutture di grandi dimensio-

ni e grande capacità anche ricettiva. Usque tandem, ovvero fino a quando? Fonti vicine all'AdSP confermano che gli uffici stanno lavorando "alacrememente" per predisporre gli atti relativi all'assegnazione dei servizi di interesse generale. Se ne deduce che il rilancio dovrebbe essere vicino, almeno nei tempi della burocrazia, che sono - come noto - spesso lontani dai tempi reali.

Il rebus dei servizi generali è un tassello importante nella vicenda, ma non il solo. Deve definire se, quanto e come pagare alla Porto 2000 i servizi relativi a traghetti e crociere: una voce di entrate importante. Ma il problema è assai più grande: è quello dell'hub passeggeri, ovvero la sistemazione di tutta l'area tra le banchine ad alto fondale e Calata Orlando dove il raggruppamento d'impresche ha vinto la gara ha presentato mega-progetti della stazione passeggeri ed annessi (si veda il rendering in prima pagina). È un progetto da 100 milioni di euro (di almeno 5 anni fa: rivalutato?) del quale sono stati pagati all'AdSP circa 10 milioni. Su questo maxi progetto è silenzio. Nebbia in val padana, si diceva un tempo.

Quest'isola felice

logistica inciampano ogni giorno in qualche intoppo; viviamo in un contesto di istituzioni che parlano molto di collaborare e firmano tanti protocolli ma poi non riescono a risolvere in anni ed anni la trasformazione di un incrocio incasinato di strade, stradette, sfociato di canali e binari (Calabrone) in un "ultimo miglio" veloce e adeguato per Darsena Toscana e (sperata) Darsena Europa. La vicenda della VIA per la Darsena Europa è diventata pura ironia, con un decreto di OK che da

mesi viene masticato e rimasticato ma non rilasciato dall'incrocio dei ministeri competenti, con ritardi che mettono in crisi non solo l'AdSP ma anche le imprese vincitrici dell'appalto dei lavori esterni; e ancora, la vicenda dell'hub delle crociere l'ho sintetizzata qui di fianco; da quasi mezzo secolo si parla di uno sfogo alla Bellana per il turismo nautico, anche per mettere un po' di regola agli ormeggi nei Fossi; in Darsena Vecchia, proprio davanti al monumento dei 4 mori - che è il simbolo della città - si accatano reti e spazzatura, un mercatino del pesce sotto gli scarichi delle auto e rumenta a galla; nel Porto Mediceo, dove sono stati spazzati via gli insediamenti a terra della Lega Navale (istituzione nazionale) e sono sotto attacco altri benemeriti servizi sociali, si tollerano barchette e capannine di clochard addossate alle mura medicee proprio dove dovrà sboccare la nuova strada di accesso con il prolungamento oltre il Cantiere Benetti della via Faenzi; si vuol demolire la torre dell'Avvisatore Marittimo, servizio privato conforti investimenti privati e riconosciuto essenziale per ogni porto; il prestigioso viale Italia, strada principe del lungomare, è una vergogna di buche e rappezzati, come la veste di Arlecchino, con i tombini sprofondati perenne pericolo per le due ruote...eccetera eccetera.

Chiedo ancora scusa: ma siamo, come noto, alla vigilia di una serie di tornate elettorali più che importanti: europee, regionali, comunali. Su queste pagine non si fa politica e non la faccio io in particolare. Però c'è amarezza nel vedere che tante cose possibili non vengono affrontate, che in vista delle prossime chiamate alle urne si promettono mari e monti, ma non si parla (né tantomeno si provvede) a fare cose concrete, neanche le "piccole cose di pessimo gusto" (Gozzano) che rendono però la

vita quotidiana meno complicata. Nessuna accusa ad personam, solo uno sfogo forse troppo personale di un vecchio cronista che sperava di lasciare per i propri nipoti un mondo migliore, proprio che e specialmente nelle piccole cose di questa un tempo città benedetta dalla natura, dall'incrocio di razze e dalla sua grande storia. Sbaglio?

Gli Stati Generali

in Italia, stiamo osservando uno straordinario interesse di investitori stranieri, che spesso subentrano a imprenditori italiani stanchi e consumati dalla burocrazia. Il governo dovrebbe assicurarsi che questo non accada più, mettendo in chiaro come questo settore porti all'Italia grande visibilità, grande forza e indotto economico".

Durante i lavori anche il presidente di Assonat, Luciano Serra, è intervenuto con una relazione programmatica incentrata sulla definizione di un Piano Strategico della portualità turistica italiana, percorso avviato dall'Associazione con l'obiettivo di contribuire a rilanciare una delle filiere più rilevanti dell'Economia del Mare che mette insieme due tra le principali eccellenze del Made in Italy: il turismo e la nautica.

Ancora una volta è stato ribadito che la nautica, sia quella dei grandi yachts sia quella delle barchette costiere, rappresenta una voce fondamentale per il turismo e per i servizi connessi: troppo spesso voce trascurata o addirittura come attuta per l'errata percezione di "materia da ricchi".

A Bologna interporto

chiusura del valico del Frejus con la Francia, l'interruzione di quello del

Gottardo con la Svizzera, le alluvioni in Emilia-Romagna e Toscana e anche le chiusure programmate per procedere con i lavori previsti dagli obiettivi prefissati dal PNRR. In tempi difficili come questi, le concause di alcuni eventi potevano essere evitate, ma invece aggravano i contesti. Ne hanno risentito sia i porti, sia l'intero sistema logistico nazionale, come sottolinea il sintetico rapporto dell'interporto di Bologna.

Le criticità - si legge nel rapporto - non si sono registrate solamente lungo i binari via terra; anche i treni in arrivo e in partenza dai porti hanno registrato un segno negativo rispetto al 2022 e questo dato è avviato ulteriormente inasprirsi a causa della crisi del canale di Suez, che non sembra di prossima soluzione.

In questo scenario, il traffico all'interporto di Bologna ha registrato a fine 2023 un calo del 33% del numero dei treni complessivamente movimentati rispetto all'anno precedente, con un dato sui volumi che, però - in uno sforzo di ottimismo - lascia intravedere dai primi mesi del 2024 alcuni aspetti positivi, soprattutto in alcuni comparti, dove emerge sia una saturazione più alta nelle connessioni già esistenti sia l'aumento della frequenza di altre, come la connessione con Zeebrugge che è passata da quattro a sei circolazioni settimanali.

Ancora una volta - è la sintesi da Bologna - le crisi dei collegamenti marittimi internazionali quando impatta sui nostri porti si riflette - moltiplicandone gli effetti - sulla logistica terrestre con una ricaduta su tutti gli anelli della catena: specie se gli egoismi nazionali e le pseudopolitiche green pongono ulteriori problemi ai transiti delle merci.

Rapporto investimenti

deve affrontare: dal cambiamento climatico alla necessità di approvvigionamenti sicuri di risorse critiche. Su una serie di questioni, gli esperti hanno ribadito l'importanza di una posizione europea coordinata. Una

specie di araba fenice, visto che l'Europa continua ad essere un insieme di paesi che si dichiarano uniti e solidali, ma nelle scelte reali adottano ciascuno il principio di Cicero pro domo sua.

I relatori - si legge nel rapporto della BEI - hanno condiviso approfondimenti sulle prospettive di crescita per l'economia europea, nel contesto di guerra, inflazione e condizioni finanziarie restrittive, che si sono aggiunte a sfide strutturali croniche come l'invecchiamento della popolazione. I partecipanti hanno ascoltato proposte su come sfruttare gli investimenti nelle tecnologie verdi e digitali per promuovere l'innovazione e gli aumenti di produttività, in un contesto di grave carenza di competenze. Una carenza che peserà sempre di più perché mancano ricambi giovani preparati.

Il corso del Forum è stato presentato il Rapporto annuale sugli investimenti, che offre - a quando dice la BEI - un esame approfondito delle sfide legate alla competitività sostenibile e fornisce input chiave per rispondere a tali domande.

"Partenariato è una delle parole che sentirete spesso durante il Forum", ha affermato Nadia Calviño, presidente della Banca europea per gli investimenti. "Solo unendo le nostre forze potremo riuscire ad affrontare le sfide che ci attendono come europei". Calviño ha sottolineato che l'azione congiunta europea durante la pandemia di Covid-19 e l'invasione russa dell'Ucraina hanno mitigato l'impatto economico della crisi, almeno nella percezione comune. L'Europa ha creato risposte economiche - dice ancora il rapporto - come il Fondo europeo di garanzia, ha lavorato sugli appalti comuni, ha tenuto un fronte unito contro l'invasione dell'Ucraina e ha portato avanti importanti iniziative sul clima nel Green Deal e REPowerEU. "La crisi non è stata poi così profonda come ci si aspettava", ha detto Calviño, "a causa della risposta europea coordinata. Questa è una buona notizia e una lezione per il futuro". Ma sull'ottimismo di Calviño non tutti si sono dichiarati d'accordo, perché le guerre in corso e le tensioni mondiali sono tutt'altro che in attenuazione.



U. Del Corona & Scardigli s.r.l.

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

FREIGHT FORWARDING
PROJECT CARGO EXPERTISE
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
WAREHOUSING AND DISTRIBUTION
PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS



ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E. - CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA