

LA LINEA DI CONDOTTA DEL GOVERNO PER I LAVORI URGENTI

Cantierabili, o niente fondi

Il MIT chiarisce ancora una volta che la priorità è per i progetti già pronti chiavi in mano



Edoardo Rixi

LIVORNO – I finanziamenti per le opere pubbliche prioritarie ci sono, stanno arrivando e il MIT lo conferma (vedi la nota qui a fianco). C'è un però: vengono finanziati tambur battente i lavori che sono già cantierabili, cioè che hanno fatto i relativi progetti, hanno completato l'iter delle approvazioni e aspettano solo i soldi per mettere mano. Chi è ancora indietro, o addirittura non ha nemmeno un progetto già pronto ed approvato, perde la priorità. Come ha sottolineato anche Rixi, non (A.F.)
(segue a pagina 8)

Più risorse al piano delle RFI

ROMA – “Il Mit è al lavoro per approvare progetti e sbloccare opere”. Il CIPESS di giovedì scorso - ha riferito il viceministro del MIT Rixi - ha dato il via libera a una serie di rimodulazioni e autorizzazioni (segue in ultima pagina)

NUOVA OPERAZIONE PER INTEGRARE IL SERVIZIO PASSEGGERI CON LE CROCIERE

I treni Italo a MSC di Aponte

GENOVA – Se ne parla da tempo, nell'ambito della “campagna acquisti” di MSC. Ora la notizia sembra ormai ufficiale: il gruppo Mediterranean Shipping Company (segue a pagina 8)

A Livorno più modifiche al piano del porto

LIVORNO – La realizzazione in testata dell'accosto Alto Fondale di una darsena di ormeggio dei mezzi di servizio e di una torre per servizi tecnico-nautici; la riprofilatura della banchina lungo il canale industriale lato Nord-Ovest; una nuova ripermimetrazione delle aree destinate alla nautica cantieristica e la modifica funzionale dell'area Ex centrale Enel. Sono queste le proposte di modifica non sostanziale al Piano Regolatore Portuale contenute nell'Adeguamento Tecnico Funzionale adottato (segue a pagina 8)

DA FINCANTIERI ALLA DIVISIONE LUSO DI MSC

Consegnata “Explora I”



Nella foto: Un'immagine della nave.

TRIESTE – Orizzonte Sistemi Navali (OSN), la joint venture partecipata da Fincantieri e Leonardo con quote rispettivamente del 51% e del 49%, ha firmato, con la Direzione degli Armamenti Navali del (segue a pagina 8)

NELL'AREA MONTESYNDIAL DI PORTO MARGHERA

Ok al terminal container



Nella foto: Il sito.

VENEZIA – Il nuovo Terminal Container in area Montesyndial compie un deciso passo in avanti verso la sua realizzazione. Dopo che la Commissione nazionale VIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha confermato la validità delle valutazioni positive (già espresse con il (segue a pagina 8)

CON UNA SERIE DI FINANZIAMENTI PER GLI ANNI DAL 2025 AL 2027

Fondi CIPESS alle bonifiche di Piombino

FIRENZE – Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) ha approvato l'assegnazione delle ulteriori risorse, per 41 milioni di euro, destinati alle bonifiche del polo industriale di Piombino. In particolare, sono assegnati alla Regione Toscana 5 milioni di euro per l'anno 2025, 20 milioni per l'anno 2026 e 16 milioni per l'anno 2027, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027. (segue a pagina 8)

Scuola Trasporti webinar gratis sui propri corsi

LA SPEZIA – Oggi, mercoledì 26 luglio, a partire dalle ore 10, si terrà un webinar gratuito ed aperto a tutti promosso da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica in collaborazione (segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 9)



Ormai bisogna ammetterlo: siamo al terrorismo climatico. Non c'è giorno in cui alla TV e anche su parecchi giornali - quelli che sopravvivono - si gridi al mondo che va arrosto, alle temperature “estreme”, alle colpe della civiltà che inquina, “al j'accuse” anche se accendiamo un barbecue in giardino. Anche il gas è colpevole, tutto deve essere elettrico o meglio ancora, manuale, a pedali, e non si salvano nemmeno le mucche che con i loro peti anebbian l'aria di metano. Nelle nostre tavole ci invitano a bandire i fagioli. Pane ed acqua sarebbe meglio.



Poi saltano su i veri esperti di climatologia e cambia tutto. Il colonnello Mario Giuliani, nume riconosciuto per decenni con i suoi bollettini TV e sul web: macché emergenza, siamo nella media degli ultimi dieci anni, anzi ce ne sono stati di peggiori. Siccità? Ha ricordato che a maggio abbiamo avuto un record di pioggia. Cinque anni fa l'estate era ancora più calda. Inoltre uno dei più noti studiosi delle ere geologiche, che controlla attraverso le carotazioni dei ghiacci cosa avveniva nel passato, conferma che il clima nel mondo cambia ogni 400 anni, alternando piccole glaciazioni e forti calori. Il tutto senza alcuna sostanziale influenza da parte dell'uomo.



Non siamo, ovviamente, in grado di inserirci con cognizione agli alti livelli della climatologia. Però un dubbio a questo punto ci sta venendo: che tutto questo catastrofismo alla Gretina - che guardacaso era sparita ma l'hanno resuscitata - non serva anche a uno dei grandi business del secolo, quello della trasformazione dei consumi energetici fossili in un enorme “green washing”? Il tutto a spese della gente e delle imprese?



Sogese
YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

+39 0586 20111 info@sogeseitalia.it www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

StockSolution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info

RAPPRESENTIAMO UOMINI
DI MARE E SUL MARE
SULLE ROTTE DI UN GRANDE PAESE,
IL NOSTRO: L'ITALIA

ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU

CON UN BANDO DEDICATO A PICCOLE MEDIE IMPRESE

La Toscana spinge sull'export



Gianfranco Simoncini

LIVORNO – Giovedì scorso è stato aperto un bando per favorire i processi di internazionalizzazione delle micro, piccole e medie imprese toscane. Il bando, che rientra tra le misure cofinanziate dalla Regione Toscana ed inserite nel Fondo europeo di sviluppo regionale

(Fesr) 2021-2027 per dare sostegno alle imprese toscane operanti nel manifatturiero, nel commercio e nel turismo, è promosso dalla Regione nell'ambito del progetto Giovanisi. Le risorse disponibili ammontano a 30 milioni di euro.

“Si tratta di una nuova opportunità che la Regione Toscana mette a disposizione delle nostre imprese che potranno allargare il loro giro di affari - dichiara l'assessore al Lavoro e allo Sviluppo Economico del Comune di Livorno Gianfranco Simoncini - facendosi conoscere sui mercati extra Unione Europea. Come Amministrazione Comunale faremo in modo di favorire la massima diffusione dell'esistenza di questa misura anche attraverso il nostro sito internet”.

Il bando, a graduatoria con procedura valutativa automatizzata, intende agevolare la realizzazione di progetti di imprese localizzate

in Toscana, finalizzati all'internazionalizzazione in Paesi esterni all'Unione Europea del sistema produttivo ed in particolare delle micro, piccole e medie imprese con l'obiettivo di incrementare l'export e le imprese esportatrici.

Le agevolazioni saranno concesse sotto forma di sovvenzione a fondo perduto e contributo in conto capitale erogato anche nella forma di voucher.

Le spese ammesse a contributo dovranno essere successive alla data di presentazione della domanda.

La domanda dovrà essere presentata esclusivamente per via telematica all'indirizzo <https://sft.sviluppo.toscana.it/> a partire dalle ore 10 del 20 luglio e fino alle ore 12 del 10 agosto 2023.

Per maggiori informazioni: https://www.sviluppo.toscana.it/internazionalizzazione_2023.

NELL'ESTATE RECORD PER I GRANDI YACHT

I maxi a Cala de' Medici



Nella foto: Il “New Secret”.



Matteo Italo Ratti

ROSIGNANO – Prosegue l'estate dei maxi e giga yacht sulle nostre coste: un'affluenza che sta aumentando di anno in anno con risultati più che positivi per l'indotto economico di tutto il territorio. A confermarlo è Matteo Italo Ratti, amministratore delegato e direttore del porto turistico Cala de' Medici di Rosignano nonché presidente del Consorzio Marine della Toscana.

“L'armatore del “New Secret”, il giga yacht da 74 metri che è tornato proprio in questi giorni - spiega - ci

ha chiesto la possibilità di poter rimanere ormeggiato stabilmente al porto mentre a Cala de' Medici abbiamo attualmente altri maxi yacht dai 20 ai 40 metri, come il 27 metri a motore “Baloo III”, che apprezzano sempre più la qualità dei nostri servizi e la possibilità che gli offriamo di visitare tutto il territorio circostante”.

“Si tratta di un risultato estremamente positivo - sottolinea -. Ospitare megayacht come questi ha una ricaduta positiva per l'indotto

economico di tutto il territorio, motivo per cui sia come Cala de' Medici sia come Consorzio Marine della Toscana, auspichiamo che l'amministrazione regionale sostenga un ragionamento approfondito sul piano strategico con una visione a dieci anni pensando allo sviluppo della costa toscana anche in un'ottica di mercato che va verso unità da diporto sempre più grandi e di valore”.

Di seguito infatti alcuni dati: la produzione di navi da diporto da 30 a 100 metri e oltre nel distretto nautico da Livorno a La Spezia, con centro a Viareggio, sta incrementando costantemente. I clienti sono armatori o società di armatori internazionali mentre il loro costo va dai 10 a 200 milioni di euro per la sola realizzazione. 22mila sono gli impiegati nel settore in Toscana.

“Il costo della gestione e della manutenzione di questi yacht - fa presente Ratti - per tutta la durata della loro vita è 7 volte tanto quello del loro acquisto. Una parte importante è per la forza lavoro impiegata durante tutto l'anno con le rispettive famiglie. L'indotto di una nave come New Secret è di 10mila euro al giorno solo per gli approvvigionamenti. A questi si aggiungono tutti gli altri costi aggiuntivi come può essere il carburante, le pulizie e il personale dipendente. Per questo motivo dobbiamo lavorare per tenerle sul nostro territorio non solo in estate ma tutto l'anno. Grazie al Consorzio Marine della Toscana possiamo toccare questi primi risultati, saranno centrali le strategie politiche dei prossimi anni per assicurare continuità e sviluppo”.

PER LE ISOLE EOLIE, EGADI E USTICA

Nuovi orari di Caronte & T.



MESSINA – Con una lettera inviata giovedì Caronte & Tourist Isole Minori onora l'impegno assunto con la Regione Siciliana - dopo la disdetta dei tre contratti relativi ai servizi integrativi di trasporto marittimo verso le Isole Minori - di “rendere tempestivamente noti il numero e gli orari delle corse e i prezzi che via via saranno praticati”.

Nella lettera CTIM ribadisce che “si è vista costretta a comunicare l'impossibilità sopravvenuta di eseguire le prestazioni relative ai servizi di collegamento con le isole Eolie, Egadi e Ustica in ragione della conferma del sequestro impeditivo delle navi Helga, Bridge e Ulisse, non avendo disponibili né essendo reperibili ulteriori mezzi equivalenti per l'esecuzione del servizio”.

E che per l'esercizio della linea Egadi, “la prosecuzione dei servizi mediante l'impiego della nave Caronte, gemella della nave Helga interessata dal sequestro, avrebbe esposto CTIM e i suoi amministratori al rischio di contestazioni analoghe a quelle oggetto del procedimento penale in corso”, pur se - ribadisce la Società - la nave è munita, come le altre tre ferme in porto, delle certificazioni che ne attestano l'idoneità al trasporto in sicurezza di passeggeri a mobilità ridotta.

E dunque, in considerazione delle esigenze del territorio, dei cittadini e del turismo, CTIM conferma che - “pur se ormai svincolata da qualsiasi rapporto contrattuale con la Regione Siciliana e sulla base dei primi positivi esiti commerciali dei servizi svolti dopo la comunicazione dell'11 luglio 2023” - effettuerà

fino al 30 settembre l'attività di trasporto marittimo con le isole Eolie, Egadi e Ustica in regime di libero mercato, con l'attuale disponibilità di flotta e senza alcun contributo pubblico.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 40 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA,
VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

UN'ORDINANZA DELLA CAPITANERIA DI LIVORNO

Moby Fantasy e manovre



LIVORNO – La nave è grande, molto grande per il Porto Mediceo: e le sue manovre per attraccare e salpare sono sul filo del rasoio, grazie anche all'abilità del comando e gli ausili di sicurezza. Per garantire proprio il massimo della sicurezza, la Capitaneria di Porto

livornese ha emanato un'ordinanza già operativa così concepita. “Tutte le unità navali in transito in prossimità dei limiti esterni all'area d'interdizione - durante le manovre di ormeggio e disormeggio alla Calata Sgarallino (accosto 62) del porto di Livorno della RoRo/Pax

natura penale. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza, la cui pubblicità verrà assicurata anche mediante inserimento alla pagina “ordinanze” del sito istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/livorno.”

SCOPERTI DALLA GUARDIA DI FINANZA DI LIVORNO

Bonus facciate truffa



LIVORNO – Nuovo colpo delle Fiamme Gialle di Livorno nell'ambito del contrasto alle frodi sui cd. “bonus edilizi”. Nell'ambito di un procedimento aperto dalla locale Procura della Repubblica, i militari labronici hanno dato esecuzione ad un decreto di sequestro preventivo emesso dal G.I.P. del Tribunale di Livorno, avente ad oggetto crediti fittizi per un ammontare complessivo di oltre 1,2 milioni di euro.

Le indagini sono scaturite da

una mirata analisi di contesto e intelligence, estesa sul territorio e riguardante gli ingenti bonus fiscali nel settore edile, svolta dai finanziari del Gruppo e coordinata dal Comando Provinciale. Sono così state individuate delle società edili che fraudolentemente hanno realizzato consistenti, ma artificiosi, crediti fiscali.

Il meccanismo di frode ancora una volta sarebbe consistito nel generare, sulla base di comunica-

zioni presentate telematicamente all'Agenzia delle Entrate, fittizi crediti d'imposta relativi alle spese sostenute per interventi edilizi, in realtà mai realizzati, rientranti nel regime applicativo dei cd. “Bonus facciate” ai sensi degli artt. 119 e 121 del Decreto Legge nr. 34/2020.

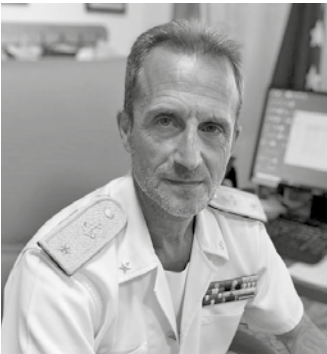
Il tutto all'insaputa dei proprietari degli immobili oggetto di ristrutturazione edilizia che, pur risultando formalmente beneficiari delle agevolazioni fiscali, hanno negato di aver intrattenuto rapporti con gli indagati, nonché di aver eseguito interventi di manutenzione sui propri appartamenti.

Il reato per cui si procede è quello di truffa per aver generato solo cartolarmente - mediante l'emissione di fatture per operazioni inesistenti ed invio telematico delle comunicazioni prescritte dagli artt. 119 e 121 del Decreto Legge nr. 34/2020 - crediti d'imposta fittizi, successivamente ceduti, per poi essere monetizzati, nel cassetto fiscale delle società edili.

Il servizio svolto testimonia l'importanza che la Guardia di Finanza assegna - quale forza di polizia economico-finanziaria a tutela della spesa pubblica - al regolare utilizzo delle risorse dello Stato necessarie per garantire la ripresa del Paese.

ANCHE NELLA DIREZIONE MARITTIMA DI LIVORNO

Celebrato l’anniversario delle Capitanerie



Gaetano Angora

LIVORNO – Come nelle altre Direzioni Marittime anche il contrammiraglio Gaetano Angora ha festeggiato con le donne e gli uomini della Guardia Costiera della Toscana il 158esimo anniversario del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, già celebrato

a livello nazionale in due distinti momenti, a Civitavecchia e a Roma. L’ammiraglio, facendosi portavoce dei sentimenti di stima e riconoscenza espressi dal comandante generale attraverso una lettera inviata a tutto il personale, ha tenuto a ringraziare tutte le donne e gli uomini della Guardia Costiera della Toscana per l’impegno e la dedizione che quotidianamente esprimono nel loro lavoro. Un impegno, quello delle Capitanerie di Porto, assicurato oltre alle ordinarie operazioni di pattugliamento di mare e coste, anche nell’arrivo in porto della nave Geo Barents e fornito il proprio supporto tecnico-operativo al Prefetto di Livorno che coordinava il complesso delle operazioni per lo sbarco in sicurezza e l’accoglienza dei migranti. Le Capitanerie di Porto nacquero il 20 luglio 1865 a seguito

della firma da parte del Re Vittorio Emanuele di un Regio Decreto che sanciva l’unificazione dei due preesistenti organismi di gestione dei porti e dell’amministrazione marittima. Sul finire degli anni ottanta del secolo scorso il Corpo si presentava già come un’organizzazione in piena crescita, avanzata dal punto di vista tecnologico, professionale e operativo tanto che nel giugno del 1989 fu istituita la Guardia Costiera, articolazione operativa delle Capitanerie di Porto costituita dall’inglobamento dei reparti aeronavali preesistenti. Oggi ai circa 11000 uomini e donne che vi fanno parte sono affidate molteplici attività legate al mare, dalla disciplina e la vigilanza su tutte le attività marittime e portuali alla salvaguardia della vita umana in mare, della sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo,

oltreché la tutela dell’ambiente marino e dei suoi ecosistemi e l’attività di vigilanza dell’intera filiera della pesca marittima, dalla preservazione delle risorse alla tutela dei consumatori.



PER IL TRADIZIONALE SCAMBIO DI CREST A VENEZIA

Marini da Di Blasio



Nelle foto: Lo scambio dei crest.

VENEZIA – Il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio ha accolto nella sede dell’Ente il contrammiraglio Filippo Marini, nuovo comandante del porto di Venezia e direttore marittimo del Veneto. Al termine dell’incontro, che è stato amichevole e collaborativo, si è tenuta una breve cerimonia con lo scambio dei crest. “Al contrammiraglio Marini va il mio personale benvenuto e quello di tutto l’Ente che presiede” ha

dichiarato il presidente Di Blasio. “Sono sicuro che con lui potremo continuare la proficua e intensa collaborazione tra Autorità e Capitaneria già avviata negli anni scorsi con l’ammiraglio Pellizzari. Il sistema portuale veneto, costituito dai porti regolati di Venezia e di Chioggia, rappresenta una sfida complessa dal punto di vista della gestione, della programmazione e del rispetto degli equilibri tra attività produttive, sistema urbano e ambiente naturale e richiede, perciò, un grande lavoro di coordinamento tra istituzioni.

Al contrammiraglio vanno i miei migliori auguri di buon lavoro”. “Ringrazio il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale” ha affermato il contrammiraglio Marini “e ribadisco il mio impegno a mettere al servizio di questo territorio e di questa regione, di indiscutibili tradizioni storiche e di forte connotazione marittima, ogni mia energia, mantenendo ben alto quel rapporto di complementarietà con l’Autorità portuale per una efficace governance del sistema portuale”.



TMT, all services you need from a modern container terminal



Punto Franco Nuovo
Molo VII – 34123 Trieste
www.trieste-marine-terminal.com



HOME IS WHERE YOUR BERTH IS

MCDM

43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

MARINA CALA DE' MEDICI | Castiglioncello - Italy
www.marinacalademedici.it    
ormeggi@marinacalademedici.it
Tel. +39 0586 795211

PER L'EXPORT DI ROTTAME FERROSO ITALIANO

Nuove complicazioni di legge



MILANO – Tutti d'accordo sulla necessità di semplificare le normative per aiutare la produzione nazionale. Ma sul piano dei fatti, sembra che le cose vadano ancora nel verso sbagliato. Il 6 di luglio scorso è entrata in vigore l'ennesima disposizione di legge che modifica nuovamente la tempistica della notifica preventiva al MIMIT e al MAECI sull'export di rottami ferrosi dall'Italia verso Paesi extra UE, portandola a 60 giorni rispetto ai 20 prima previsti (Art. 6-ter Legge 3 luglio 2023, n. 87, di conversione del D.L. 10 maggio 2023, n. 51).

Viene in questo modo ulteriormente anticipato il termine originario di dieci giorni. Si tratta della seconda modifica che interviene su questo aspetto chiave della norma - scrive Assofermet - che obbliga gli esportatori a programmare le operazioni oltremodo in anticipo rispetto al passato. È noto che risulta quasi impossibile riuscire a prevedere la data di esportazione in dogana per le numerose variabili (logistiche, contrattuali, ecc...) che necessariamente intervengono in queste complesse operazioni.

“Si segnala, altresì, che in ambito contrattuale a livello internazionale - continua la nota - l'anticipo della tempistica in esame va ad incidere su un elemento chiave di tali operazioni,

rendendone complicata in misura maggiore la programmazione con la controparte estera, al punto tale da impedirne la realizzazione. Il commercio internazionale non è quindi tarato per concordare un prezzo a 60 giorni, ma al massimo a 20.

“È altrettanto risaputo che l'Italia esporta rottami ferrosi verso Paesi extra UE, un quantitativo molto modesto pari a poco più del 2-2.5% del consumo nazionale e spesso il rottame esportato non risponde ai requisiti richiesti nei relativi processi produttivi, tra cui in primis quello a forno elettrico. Tali esportazioni seguono e si uniformano ai momenti di mercato che contraddistinguono la produzione nazionale di acciaio e quindi dipendono dall'effettivo fabbisogno di rottami richiesto da ogni singola acciaieria.

“Ne consegue che in taluni periodi dell'anno, ossia quando le acciaierie rallentano o sospendono il ritiro del rottame (come avvenuto a maggio e giugno 2021), risulta impossibile effettuare consegne regolari. È pertanto di tutta evidenza che, per non incorrere nelle violazioni di natura penale delle prescrizioni autorizzative relative agli stoccaggi massimi consentiti, il rottame in surplus, giacente presso gli impianti autorizzati delle imprese del settore, deve necessariamente

trovare vie alternative.

“Per completare il quadro - sottolinea il documento - ancora una volta che la siderurgia italiana è abbondantemente coperta non solo da un gettito di rottame sul mercato dell'Unione europea di fatto inutilizzato e non solo, ma anche da Paesi extra UE a cui le acciaierie italiane fanno ricorso nei momenti di mercato favorevoli allo scopo di migliorare la propria competitività.

La costante disponibilità di questa risorsa, che rimane pienamente accessibile anche della nostra siderurgia, è tale per due essenziali ragioni: il copioso gettito interno UE di rottame che si aggira circa sui 90 milioni di tonnellate; diversamente dal nostro Paese, la siderurgia dei restanti 26 Paesi membri UE è nel complesso prevalentemente a ciclo integrale (BOFUE: 56,3% - equivalente ad una produzione di acciaio 2022 di 76,7 Mt.), mentre l'Italia ha solo uno stabilimento a ciclo integrale, quello di Taranto, di Acciaierie d'Italia (ADI).

Essendo quindi la produzione di acciaio UE in prevalenza da minerale di ferro e non da rottame per mezzo di forni elettrici (EAF UE: 43,7% - equivalente ad una produzione di acciaio 2022 di 59,5 Mt.), si registra un costante surplus di rottame ferroso, in eccesso rispetto al reale fabbisogno interno, che resta da numerosi anni insufficiente per le precedenti ragioni di processo produttivo.

Questa situazione si è aggravata negli anni a causa della costante diminuzione della produzione di acciaio a livello UE (nel 2008 era di 198 Mt., a fronte di un export di 12,7 Mt. - nel 2022 è stato di 17,7 Mt., a fronte di una produzione UE di 136,2 Mt.), generando una crescita dell'export di rottame dalla UE.

Nel tralasciare argomenti di carattere giuridico, ASSOFERMET auspica, pertanto, un intervento del Governo ai fini del ritiro del provvedimento in esame (nuovamente prorogato sino al 31 dicembre 2026) o perlomeno di ripristino dei

20 giorni prima dell'operazione di esportazione, reintroducendo, in ogni caso, anche la data di scadenza al 31 dicembre 2023.

Continuare ad indebolirlo con continue misure restrittive non appare ad ASSOFERMET la strada giusta per riuscire ad aumentare il gettito interno e, più in generale, non farà bene al sistema Paese nel suo complesso. Penalizzare l'economia circolare legata al mondo dei rottami

metallici e in primis la raccolta che, com'è noto, ha luogo sin dal secondo dopo guerra nel modo più capillare e attento possibile, scoraggerà qualsiasi futuro investimento orientato al consolidamento degli attuali equilibri tra gli attori della filiera, favorendone invece un modello di sviluppo disaggregato che necessariamente risulterà assai meno efficiente di termini di competitività economica e di raggiungimento degli obiettivi

di sostenibilità dell'intero settore.

Con l'obiettivo di trovare un percorso condiviso, ASSOFERMET ha chiesto un incontro a FEDERACCAI evidenziando la massima disponibilità a discutere dell'argomento, ben sapendo che la decarbonizzazione sarà una sfida comune, nella quale il nostro settore giocherà un ruolo unico e insostituibile a fianco della siderurgia nazionale.

PER L'ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE

Varata nuova pianta organica



Vincenzo Garofalo

ANCONA – Una pianta organica adatta ad affrontare le nuove sfide dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico, per offrire un servizio sempre più efficiente agli operatori e alle comunità dei sette porti di competenza di Marche e Abruzzo. Questa è stata approvata all'unanimità dal Comitato di gestione, con il parere positivo dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.

L'attuale pianta organica dell'AdSP - riferisce l'Authority - approvata nel 2019, prevede una dotazione di 57 persone occupate di cui 5 dirigenti, compreso il segretario generale, 12 quadri e 40 impiegati. Per completare il quadro delle posizioni già previste si stanno svolgendo, in questi mesi, i concorsi per assumere, entro l'anno, le nove figure mancanti.

Diverse le sfide da affrontare da parte dell'AdSP nei prossimi anni. Insieme all'ampliamento delle competenze con l'ingresso del porto di Vasto, ci sono l'attuazione del Documento di programmazione strategica di sistema, con l'aggiornamento dei singoli piani regolatori portuali, la gestione e la progettazione degli interventi da realizzare con gli oltre 200 milioni di risorse del Pnrr e del Fondo complementare portuale, il completamento della transizione digitale dell'Ente.

Per questo, il nuovo organigramma dell'Autorità di sistema portuale comprenderà 86 figure di cui 5 dirigenti, incluso il segretario generale, 18 quadri e 63 impiegati. Il documento è stato redatto dal gruppo di lavoro, composto dal segretario generale Salvatore Minervino e dai dirigenti AdSP, come parte sul capitale umano del Piao-Piano integrato di attività e organizzazione, approvato il 30 marzo. La nuova pianta organica è stata definita partendo dalla mappatura dell'esistente, dell'analisi dei fabbisogni dell'Ente e con l'obiettivo di valorizzare il personale già in servizio.

Nella costruzione del nuovo modello organizzativo, l'Autorità di Sistema Portuale punta, quindi, ad un potenziamento qualificato delle strutture con l'inserimento di nuove professionalità, adeguate agli obiettivi sfidanti da affrontare, da affiancare alla consolidata esperienza

za e preparazione dei dipendenti in servizio. Sono 19, infatti, le progressioni interne previste mentre sarà di 23 il numero di nuove assunzioni. Nell'ottica di puntare ad una crescita professionale qualificata, l'AdSP ha inoltre scelto di eliminare 8 posizioni di 4° livello convertendole in livelli di inquadramento superiori. Sono stati anche riorganizzati alcuni uffici per una migliore gestione del lavoro. Il documento passa ora all'analisi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione finale.

“L'approvazione odierna del Comitato di Gestione della pianta organica è un passaggio fondamentale per la crescita del nostro Ente e per il lavoro che dobbiamo produrre per la realizzazione della nostra mission, con un'AdSP caratterizzata da investimenti importanti e un bisogno di potenziamento per affrontare un mercato sempre più complesso e vivace - ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo -. Adesso sottoponiamo la proposta approvata al Ministero per le valutazioni di competenza. Successivamente proseguiamo con il percorso di valorizzazione dei nostri collaboratori e dopo con l'inserimento delle nuove figure di cui avremo bisogno per soddisfare la necessità di offrire servizi, in prospettiva, sempre più adeguati alle richieste del cluster marittimo e delle comunità portuali”.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Bottegghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com
www.savinodelbene.com

green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

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

LA CAMPAGNA DELL'ACI CONTRO IL RISCHIO D'INCENDI SULLE STRADE

No alle cicche dai finestrini

ROMA – Lanciare dal finestrino del proprio veicolo i mozziconi mentre si è in viaggio può causare danni devastanti e irreversibili. Torna, per il secondo anno consecutivo, alla vigilia di ogni nuovo fine settimana di spostamenti, la campagna di Anas, società del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, contro gli incendi causati da sigarette accese.

Molti di questi, complice la siccità e le alte temperature del periodo, si verificano in prossimità delle strade e delle autostrade a causa di comportamenti espressamente vietati e sanzionati dal Codice della Strada e dal Codice Penale (art. 674, "getto pericoloso di cose").

Il claim della campagna è "La strada non è un posacenere. Rispetta

la salvaguardia del patrimonio boschivo – dichiara l'amministratore delegato di Anas, Aldo Isi – passano inevitabilmente dalla buona condotta di chi percorre le nostre strade. Così anche quest'anno Anas è fortemente

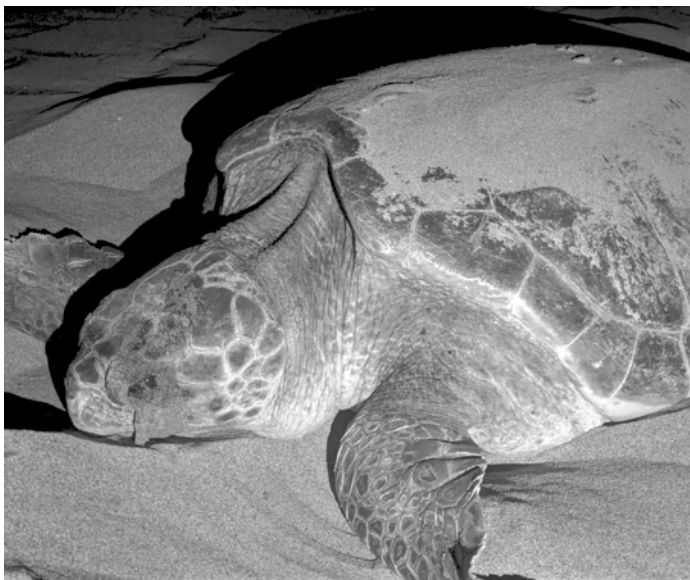


l'ambiente, salva il tuo viaggio". Un mozzicone non spento, lasciato cadere per strada, mette a rischio l'incolumità fisica di persone e animali causando la distruzione dell'ambiente vegetale, dei beni immobili e interruzioni alla viabilità. Per raggiungere gli utenti lungo le strade Anas, il messaggio "Pericolo Incendi. Non gettare sigarette" è trasmesso sui PMV-Pannelli a Messaggio Variabile presenti sulla rete. "L'incolumità di chi viaggia e

impegnata nella campagna di sensibilizzazione per la prevenzione degli incendi che, nella maggior parte dei casi, sono il frutto di una serie di comportamenti scorretti e poco responsabili, che mettono in pericolo non solo l'habitat ma anche la vita stessa di chi si mette in viaggio. Colgo l'occasione per ringraziare il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per l'attività svolta ogni giorno a tutela dei cittadini e delle infrastrutture del nostro Paese".

SU UNA SPIAGGIA NEI PRESSI DI UNO STABILIMENTO BALNEARE

Tartaruga nidifica a Forte dei Marmi



VIAREGGIO – Una spiaggia "contesa" tra bagnanti e...tartarughe. Nella notte tra il 18 e 19 luglio è arrivata alla sala operativa della

Capitaneria di Porto di Viareggio, una segnalazione relativa alla presenza - su un tratto di spiaggia di Forte dei Marmi, nei pressi dello stabilimento balneare La Pace - di una tartaruga marina Caretta Caretta, di grandi dimensioni, intenta ad effettuare dei tentativi di deposizione di uova.

Veniva quindi disposto l'invio sul posto del personale dell'Ufficio Locale Marittimo di Forte dei Marmi il quale, dopo aver accertato la presenza dell'esemplare, provvedeva a delimitare la zona in attesa dell'intervento da parte del personale biologo di ARPAT, necessario per verificare l'effettiva presenza delle uova.

La Guardia Costiera ricorda che le tartarughe Caretta Caretta sono una specie vulnerabile che subisce la minaccia della riduzione degli habitat di nidificazione.

Da alcuni anni è solita nidificare lungo le coste della Toscana, pertanto nel caso in cui ci si dovesse

imbattere in un esemplare, oppure si dovessero individuare le sue tracce, è opportuno non disturbarlo (non usare flash, lampade o altre fonti luminose), non avvicinarsi, non coprire le impronte e contattare al più presto la Capitaneria di Porto al numero 1530 o al numero di emergenza 112.

GRAZIE A UN PROGETTO SPERIMENTALE A LA SPEZIA

Le cozze come materiale edilizio

LA SPEZIA – I gusci dei muscoli spezzini, uniti ai sedimenti derivanti dai dragaggi, diventano materiale da costruzione. Il segretario generale dell'AdSP, invitata alla trasmissione di Radio24 "Si può fare", ha illustrato il progetto



"Greenlife4seas", che coinvolge Italia e Grecia ed è realizzato dal Politecnico di Bari in collaborazione con i centri di ricerca del Politecnico di Zurigo, Eth.

Le miscele di sedimenti, cementi e farine di gusci di muscoli, grazie al progetto, diventano nuovi materiali green che, nell'ambito del progetto verranno ulteriormente ottimizzati e trasformati in prototipi di prodotti industriali.

Nel corso della trasmissione condotta da Laura Bettini, riscoltabile al link <https://www.radio24.ilsole24ore.com/programmi/paese-migliore/puntata/economie-inaspettate-090505-AFaiaHE> l'ingegner Montaresi ha spiegato come il porto della Spezia è stato individuato come uno dei siti dedicati per la sperimentazione del progetto. Miscelati assieme anche ad una parte di cemento, danno vita ad un nuovo materiale utile ed altamente resistente utilizzabile per la realizzazione di blocchi di pavimentazione in ambito portuale, mazzi per frangiflutti, rinforzi per le banchine. Per consentire la composizione di questa miscela, verrà realizzato un piccolo impianto sul Molo Garibaldi.

L'Italia è tra i primi dieci produttori mondiali di cozze e ostriche con il 10 per cento della itticoltura totale (fonte Fao-Fishstat). Di tale prodotto complessivo, mediamente oltre il 50% diventa scarto, anzitutto gusci. I sedimenti dei porti sono usualmente dragati per garantire la navigabilità e/o per rimuovere i contaminanti presenti. In Italia ci sono circa 50 milioni di metri cubi di sedimenti da dragare, con un incremento annuo di circa 5

milioni (fonte Assoporti). Attualmente, i sedimenti dei porti sono gestiti come rifiuti e conferiti in vasche di colmata, con conseguente dispendio di ingenti risorse per lo smaltimento.

SECONDO UN RECENTE RAPPORTO DELL'ASSOCIAZIONE GREENPEACE

Treni più costosi degli aerei in europa



ROMA – Nel bel mezzo di un'ondata di calore che sta mettendo in seria difficoltà l'Italia e diversi Paesi europei, un nuovo report di Greenpeace Europa Centro-Orientale (CEE) denuncia storte di un sistema dei trasporti che - secondo il rapporto stesso - avvantaggia le forme di mobilità più inquinanti come gli aerei a discapito di quelle con meno emissioni come il treno. In media i viaggi in treno in Europa risultano infatti due volte più costosi di quelli in aereo, con una tratta che arriva a costare fino a 30 volte di più.

L'analisi di Greenpeace CEE ha confrontato i biglietti aerei e ferroviari di 112 diverse tratte europee in 9 diversi periodi di tempo, constatando che i voli sono più economici dei treni nel 71% dei casi. Nelle 15 tratte analizzate che includono l'Italia (per la maggior parte internazionali), il treno risulta 2 volte e mezzo più costoso dell'aereo, ponendo il nostro Paese al quinto posto in Europa nella classifica dei Paesi

con la maggior differenza di costo fra le due modalità di trasporto. Viaggiare tra Roma e Vienna può arrivare a costare 10 volte di più in treno che in aereo. Un viaggio in treno da Londra a Barcellona può essere fino a 30 volte più costoso che in aereo.

Le compagnie aeree low-cost, che operano sul 79% delle rotte analizzate - sostiene ancora Greenpeace - sono spesso più economiche del treno grazie a strategie tariffarie molto aggressive. A volte offrono voli con scalo più economici rispetto alle compagnie che operano voli diretti, causando però fino a 10 volte più emissioni di gas serra. Le compagnie aeree low-cost - dice il rapporto - sfruttano anche i vantaggi che derivano da condizioni di lavoro del personale ridotte al minimo legale e dai sussidi che talvolta ricevono dalle autorità locali.

«L'industria dell'aviazione è uno dei settori più dannosi per il clima e le compagnie aeree possono offrire biglietti a prezzi stracciati perché beneficiano di vantaggi

fiscali scandalosi, che spingono i cittadini europei a scegliere i mezzi più inquinanti per viaggiare», dichiara Federico Spadini, campagna Trasporti di Greenpeace Italia. «Le compagnie low-cost, in particolare, sfruttano ogni scappatoia per abbassare le tariffe, ma i voli da pochi euro sono possibili solo perché sono l'ambiente e i lavoratori a pagare il conto. È ora che i governi europei, incluso quello italiano, cambino radicalmente il settore dei trasporti, incentivando il treno e i mezzi di trasporto meno inquinanti, e facendo pagare le compagnie aeree per i danni climatici e sociali che producono».

Le attuali storte del sistema dei trasporti fanno sì che, mentre le compagnie aeree non pagano né l'imposta sul cherosene né l'IVA sui voli internazionali, e beneficiano di sussidi pagati con i soldi dei contribuenti, le ferrovie devono pagare le imposte sull'energia, l'IVA e gli elevati pedaggi ferroviari imposti nella maggior parte dei Paesi.

Per rendere il trasporto ferro-

viario più conveniente di quello aereo, Greenpeace chiede ai governi europei di introdurre i cosiddetti biglietti climatici ("climate ticket"), biglietti a lungo termine economici e semplici da usare, validi su tutti i mezzi di trasporto pubblico di un Paese o di una certa regione, compresi i treni e i trasporti transfrontalieri. I biglietti climatici possono essere finanziati, tra le altre possibilità, dalle tasse sugli extra-profitti delle compagnie petrolifere, dall'eliminazione graduale di sussidi dannosi per l'ambiente o da un sistema di tassazione equo basato sulle emissioni di CO². Allo stesso tempo, è necessario porre fine ai sussidi alle compagnie aeree e agli aeroporti, iniziando con l'eliminazione graduale delle esenzioni fiscali per il cherosene. Con una petizione rivolta al governo italiano, Greenpeace chiede perciò di introdurre il biglietto climatico e di promuovere misure concrete contro la crisi energetica e ambientale.



LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. **KATHERINE**
LIVORNO
28/07/23

mn. **ALEXANDRA**
LIVORNO
01/08/23

per. Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri,
Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France,
La Guaira, Cartagena, Manzanillo,
Puerto Moin, Turbo.



AGENZIE EUROPEE MARITIME

Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
e-mail: com@aemitalia.com
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
e-mail: n.nencioni@aemitalia.com
www.marfret.com

green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

PER LE DUE PROSSIME STAGIONI DI CAMPIONATO

Moby sponsor del Cagliari Calcio



Nella foto: Achille Onorato e Tommaso Giulini.

OLBIA – È stato firmato a bordo del traghetto Moby Fantasy l'accordo di sponsorizzazione biennale che prevede la presenza del logo di Moby sulla maglia gara del Cagliari Calcio per le stagioni sportive 2023/2024 e 2024/2025. A siglare la partnership l'amministratore delegato del Gruppo Moby Achille Onorato e il presidente rossoblù Tommaso Giulini.

“Quest'accordo – spiega Achille Onorato – rafforza ulteriormente il legame tra il nostro Gruppo, la Sardegna che serviamo dalla

fine del 1800 ed il mondo dello sport. Solo un mese fa la campionessa di sci Sofia Goggia è stata la madrina del battesimo del traghetto più grande del mondo mentre oggi ospitiamo sulla nostra ammiraglia i rappresentanti del Cagliari Calcio, squadra che vanta una lunga storia di successi e tradizioni. Per noi è un orgoglio firmare la partnership tra Moby e il Cagliari Calcio a bordo del Moby Fantasy e avere il logo della nostra compagnia sulle maglie rossoblù. Il Cagliari è la squadra

della nostra Isola del cuore e con oltre 1,5 milioni di tifosi in tutto il mondo e la sua lunga storia e tradizione fatta di valori, impegno e resilienza si accomuna a quella di Moby. Siamo orgogliosi con questa partnership di condividere un progetto ed una visione comune con il Cagliari Calcio e di rafforzare il legame fra la Moby e la Sardegna. Nelle prossime settimane, in correlazione a questa iniziativa, annunceremo delle novità e delle azioni congiunte dedicate ai nostri passeggeri.”.

CON L'APERTURA DEI PRIMI CINQUEMILA METRI QUADRI

Calata Paita, via al Waterfront



Nella foto: Il taglio del nastro con il presidente della Regione Totti, il presidente dell'AdSP Sommariva e i dirigenti del LSCT.

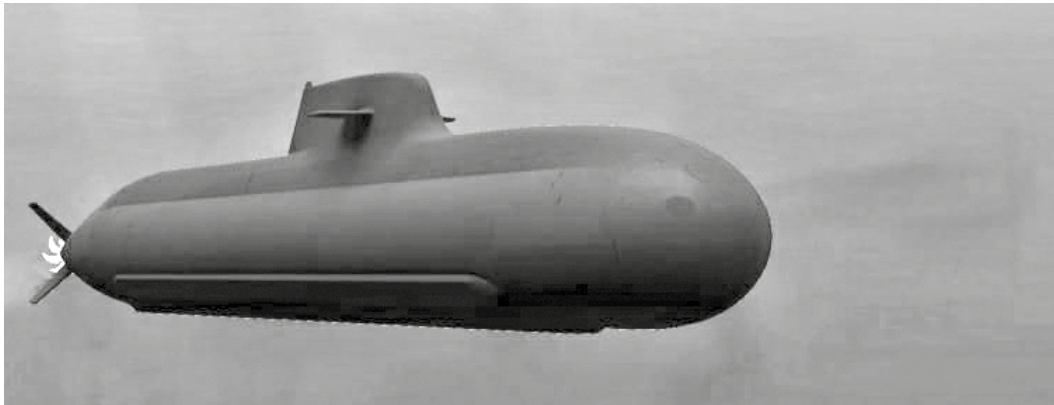
LA SPEZIA – Aspettando il waterfront", ecco i primi 5.000 mq. di Calata Paita a disposizione dei cittadini. Il presidente dell'AdSP Mario Sommariva: "Un piccolo sogno si realizza in attesa di un sogno più grande". La firma che siglava l'accordo per lo sblocco definitivo di tutte le opere previste dal Piano Regolatore Portuale, a partire dal riuso urbano della Calata Paita, porta la data del 29 luglio 2022.

Ad un anno dall'atto, sottoscritto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e da La Spezia Container Terminal, si è aperta una nuova pagina della storia del porto e del territorio. "Aspettando il Waterfront" sta finalmente diventando realtà con l'inaugurazione alla Spezia della prima porzione di Calata Paita: 5.000 mq. che potranno essere frequentati da cittadini e turisti

senza alcun limite di ingresso. L'area, già aperta al pubblico, è occupata da 14 edifici di dimensioni variabili da 27 a 45 mq. ciascuno, che ospiteranno - gestiti da un soggetto privato - attività commerciali quali bar e ristoranti, strutture per lo spettacolo e strutture per lo sport ed il tempo libero. In sinergia con il Comune della Spezia, l'AdSP ha realizzato il progetto grazie ad un investimento di € 4.400.000.

OPZIONATO DALL'ORGANIZZAZIONE INTERNAZIONALE OCCAR

Terzo sottomarino alla Marina



ROMA – L'Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement (organizzazione internazionale di cooperazione per gli armamenti OCCAR) ha esercitato l'opzione per costruzione del terzo sottomarino di nuova generazione relativo al programma U212NFS (Near Future Submarine) della Marina Militare assegnato a Fincantieri. L'unità ha un valore di oltre 500 milioni di euro, compreso il relativo integrated logistic support, e sarà consegnata nel 2030. Lo sviluppo futuro del programma contempla altresì ulteriori 160

milioni di euro per future attività supplementari o forniture di specifiche ulteriori capacità richieste dalla Marina Militare. I sottomarini U212NFS saranno altamente innovativi, con significative modifiche progettuali tutte sviluppate autonomamente da parte di Fincantieri, che riveste il ruolo di Design Authority, in accordo ai requisiti della Marina Militare. Il programma risponde alla necessità di garantire adeguate capacità di sorveglianza e di controllo degli spazi subacquei, considerati i complessi scenari operativi che caratterizzeranno il futuro delle operazioni nel settore underwater e l'approssimarsi del termine della vita operativa delle 4 unità della classe "Sauro" attualmente in servizio. Serve inoltre a preservare e incrementare lo strategico e innovativo know-how industriale maturato

da Fincantieri e a consolidare il vantaggio tecnologico conseguito dall'azienda e dalla filiera, maggiori realtà industriali e piccole e medie imprese del comparto, perché sarà potenziata la presenza a bordo di componentistica sviluppata dall'industria nazionale. I compiti che i sottomarini svolgono a favore della collettività - scrive l'organizzazione - sono molteplici. Quotidianamente i sottomarini della Marina Militare sono impegnati nella sorveglianza delle vie di comunicazione marittime e della dimensione subacquea, anche nell'ambito delle alleanze NATO e UE. Un ruolo che assume sempre maggiore rilevanza alla luce degli interessi nazionali che risiedono sotto la superficie del mare, dalle risorse dei fondali alle infrastrutture subacquee energetiche e di comunicazione.

www.lorenziniterminal.it

LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR

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@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

CONFINDUSTRIA
Livorno Massa Carrara

INSIEME
X
MOLTIPLICARE
IL VALORE

Via Roma, 54 - 57126 Livorno
Tel. +39.0586.263011 - Fax +39.0586.804192
info.livornomassacarrara@confindustrialivornomassacarrara.it

GRUBER
LOGISTICS

Ciao!
Ready for a digitally integrated and sustainable logistics chain? We are making it!
Contact us! www.gruber-logistics.com

we move mountains

PRESENTATO NELL'AMBITO DELLA TRIENNALE MILANO

Quarto Design Innovation Award



Nella foto: I relatori della Design Innovation Award.

MILANO – Location d’eccezione quella della Triennale Milano scelta per presentare la quarta edizione del Design Innovation Award, dove Marco Sammiceli, direttore del Museo del Design italiano alla Triennale ha accolto Saverio Cecchi presidente di Confindustria Nautica, Marina Stella direttore generale dell’Associazione nazionale di categoria, Alessandro Campagna direttore commerciale del Salone Nautico Internazionale di Genova, Marco Sabetta direttore generale del Salone del Mobile.Milano e Fabio Bignolini a.d. e co-fondatore di Northern Light Composites, con l’architetto Luisa Bocchietto nel ruolo di moderatrice.

Nel suo saluto alla platea, Saverio Cecchi ha spiegato come il Design Innovation Award sia stato istituito da Confindustria Nautica e da I Saloni Nautici nel 2020, in occasione della 60esima edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova, con l’obiettivo di promuovere l’eccellenza della

nautica da diporto presente ogni anno all’evento e valorizzarne l’impegno verso l’innovazione, la ricerca, la qualità formale e tecnica e la sostenibilità. La premiazione si svolgerà, venerdì 22 settembre, nel corso di una serata dedicata presso il Palazzo della Borsa di Genova nell’ambito della settimana del Salone Nautico di Genova.

“L’imbarcazione italiana si contraddistingue non solo per la ricerca estetica – dal design elegante delle linee, all’attenzione meticolosa ai dettagli nelle finiture, alla decorazione degli interni –, ma anche per la ricerca tecnologica nella costruzione dello scafo e nelle soluzioni innovative dei materiali utilizzati – ha proseguito Marina Stella.

Marco Sabetta, direttore generale Salone del Mobile.Milano: “Quello del Salone del Mobile e del Salone Nautico Internazionale di Genova è un percorso comune, le manifestazioni sono coetanee.

“Il Salone Nautico Internazionale di Genova è contenitore di

eccellenze, ma anche laboratorio di idee e incubatore di innovazione e ricerca – ha commentato Alessandro Campagna, direttore Salone Nautico Internazionale di Genova. Da 63 anni il Salone Nautico è la piattaforma dove la nautica internazionale si rappresenta ed è la casa di Confindustria Nautica. Il Design Innovation Award è espressione dell’autorevolezza dell’Associazione di categoria che rappresenta tutta la filiera della nautica da diporto e della capacità del Salone Nautico di dare nuovo impulso e visibilità ai prodotti dell’industria nautica da diporto.

A chiusura della conferenza è intervenuto Luca Pangrazzi, gruppo design e arredo Assolombarda e communication manager Cleaf SpA, per illustrare un’ulteriore contaminazione tra nautica e mondo del design, con la ripresa di un progetto di collaborazione con Confindustria Nautica iniziato nel 2019.

Ha proseguito Stefano Pagani Isnardi, direttore Ufficio Studi di Confindustria Nautica “L’obiettivo è creare sinergie tra i vari settori di eccellenza, quali la nautica e il comparto del design. Il progetto riprenderà quest’autunno con l’organizzazione di una missione di incoming di aziende del design di Assolombarda nei principali cantieri di superyacht associati a Confindustria Nautica presenti nel Miglio Blu della Spezia”.

Il Design Innovation Award si articola in dieci categorie di partecipazione, alle quali corrispondono i rispettivi Premi.

NELL'AMBITO DELL'ITALIAN SEA GROUP DI CARRARA

Cresce l’ebanisteria “Celi 1920”



Giovanni Costantino

MARINA DI CARRARA – Procedono a pieno ritmo i lavori di ristrutturazione e ampliamento della sede di “Celi 1920”, prestigiosa società di ebanisteria di Terni, acquisita lo scorso aprile da The Italian Sea Group.

Tali importanti investimenti prevedono il raddoppio della capacità produttiva di Celi attraverso l’acquisizione di due nuovi siti.

L’obiettivo è sia di supportare le esigenze di produzione di TISG oltre che cogliere l’opportunità di espandere il business dell’ebanisteria anche nell’extra-settore sia civile che hospitality di alto posizionamento.

I lavori di ristrutturazione delle aree destinate agli uffici, realizzati con il caratteristico ed elegante stile dell’Headquarter di Marina di Carrara, sono quasi completati mentre l’ampliamento delle superfici produttive sarà ultimato nel mese di settembre 2023.

È stato approvato un importante piano di assunzioni che punta alla formazione professionale delle risorse, soprattutto quelle più giovani, in linea con lo stimolo alla crescita di ogni collaboratore, promosso quotidianamente dal Gruppo.

“Sono entusiasta di questa nuova importante avventura che vede “Celi 1920” entrare a far parte di un Gruppo strutturato e solido come The Italian Sea Group” - ha commentato Fulvia Costantino, amministratore unico di “Celi” - “Il piano di investimenti di TISG consentirà di incrementare la nostra capacità produttiva gestendo al meglio l’importante crescita sia dell’anno in corso che del prossimo 2024”.

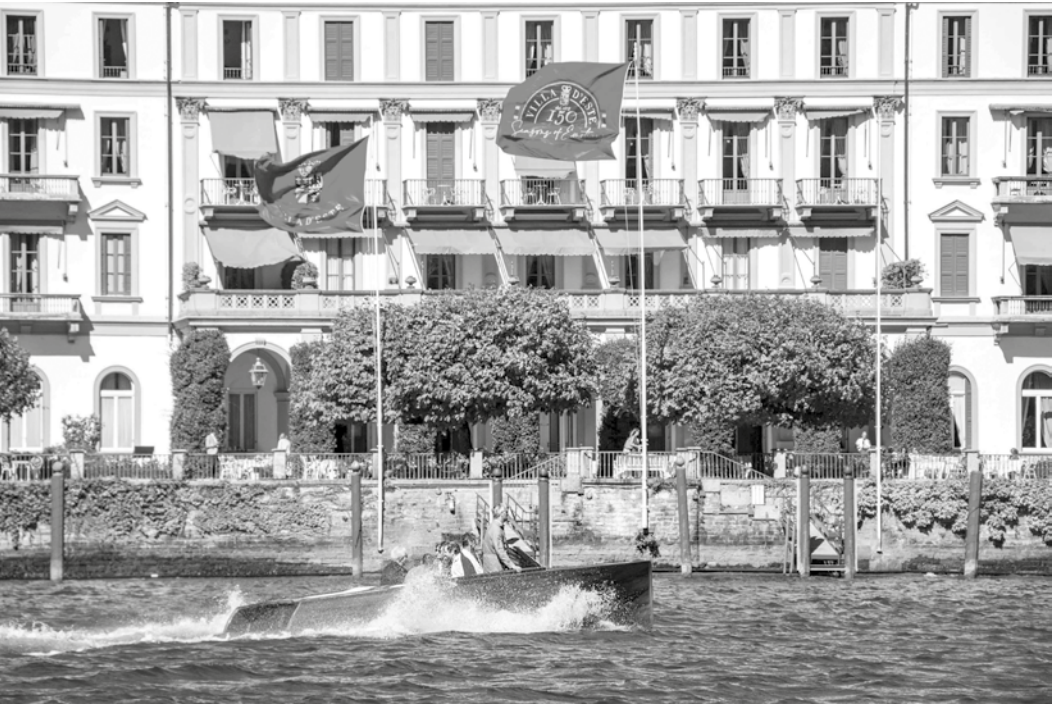
*

The Italian Sea Group è operatore globale della nautica di lusso, quotato su Euronext Milan (“EXM”) e attivo nella costruzione e refit di motoryacht e sailing yacht fino a

140 metri. L’azienda, che fa capo all’imprenditore italiano Giovanni Costantino, opera sul mercato con i brand Admiral, rinomato per i prestigiosi ed eleganti yacht, Tecnomar, riconosciuto per la sportività, il design all’avanguardia e le alte performance, Perini Navi, eccellenza nella progettazione e costruzione di yacht a vela di grandi dimensioni, ed eleganti. Ha infine una business unit, NCA Refit, che gestisce il servizio di riparazioni e refit con focus su yacht superiori ai 60 metri. The Italian Sea Group, confermando il proprio posizionamento strategico, ha sviluppato partnership con importanti marchi del luxury italiano: Giorgio Armani, per la realizzazione di yacht a sua firma, esprimendo la fusione tra due eccellenze dello stile italiano nella moda e nella nautica, e Automobili Lamborghini, per la progettazione e realizzazione del “Tecnomar for Lamborghini 63”, motor-yacht in edizione limitata dalle straordinarie prestazioni e dalla qualità oltre ogni limite. The Italian Sea Group è, secondo il Global Order Book 2023, classifica internazionale stilata da Boat International, il primo produttore italiano di superyacht sopra i 50 metri.

PER DUE GIORNI A METÀ SETTEMBRE A VILLA D’ESTE

Il punto sulle barche elettriche



Nella foto: Un Riva elettrico a Villa d’Este.

CERNOBBIO – Gli eventi Villa d’Este Style 2023 culminano con Electric Yachting: dopo il rendezvous rivolto alle barche d’epoca e alle auto d’epoca (rispettivamente Vintage Yachting e One Lake One Car), Villa d’Este torna protagonista nell’ambito della nautica sostenibile con l’appuntamento che si propone di fare il punto dello stato dell’arte della navigazione elettrica pubblica e privata.

Villa d’Este Style Electric Yachting, realizzato in collaborazione

con la Fondazione Alessandro Volta e con il Cantiere Ernesto Riva, si pone come obiettivo quello di meglio comprendere l’evoluzione della mobilità elettrica, in particolare modo lacustre. Grazie a una crescente attenzione verso la salvaguardia dell’ambiente, l’approccio di produttori e consumatori diventa sempre più green, di pari passo con un efficiente sviluppo tecnologico.

Durante l’evento, che si svolgerà su due giornate (sabato 16 e

domenica 17 settembre), oltre alla parte espositiva dove si potranno scoprire da vicino le ultime novità e tendenze nell’ambito delle barche elettriche e dei prodotti tecnologici, si terranno due tavole rotonde - un panel istituzionale e un convegno tecnico - con la partecipazione di alcuni tra i più importanti esperti nazionali e internazionali del settore, per analizzare gli scenari futuri sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista della consapevolezza ambientale.

DAL SITO SPECIALIZZATO F&B YACHING

Le àncore che tengono sempre



MILANO – Dall’ormai lontano 2006 il sito F&B Yachting si occupa esclusivamente di àncore a Tenuta Dinamica Incrementale. Questa

tipologia di àncora non ha tecnicamente confronti con qualsiasi àncora di concezione tradizionale, indipendentemente quanto sia alta

la loro tenuta statica. Con la sicurezza di questa tipologia di àncore, cambia la sicurezza e il modo di stare alla fonda. Esistono solo 3 modelli di Ancora a Tenuta Dinamica Incrementale: storicamente la Ultra, Mantus m1 e Mantus M2. Tutte le altre, anche le più moderne, semplicemente non lo sono...

Tenuta Dinamica Incrementale vuol dire: La capacità di dar testa in pochi centimetri

La capacità di penetrare anche fondali molto duri; Se ha un tiro più forte della sua tenuta, non speda ma anzi va sempre più dentro il fondale aumentando la sua tenuta; Tiene i giri di vento indeterminatamente: 360° +360°...

In pratica dà testa più facilmente, non speda, più peggiora la situazione e più aumenta la sua tenuta!





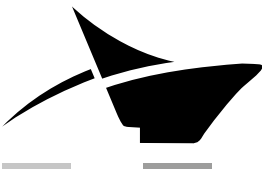
NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net



ASSORMEGGI ITALIA
Associazione Imprese per la Nautica da Diporto

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

A “Orizzonte Sistemi Navali”

segretario generale della Difesa/DNA, l'Accordo Quadro di mantenimento in condizioni operative (MCO) per la portaerei Cavour e i cacciatorpediniere classe Orizzonte Andrea Doria e Caio Duilio della Marina Militare (MMI).

L'accordo ha un valore complessivo massimo di 190 milioni di euro e si esaurirà a fine 2028. Nei prossimi giorni è prevista la firma del primo contratto attuativo tra il prime contractor OSN e Navarm, a copertura dei primi due anni di servizio.

In particolare, le attività previste si riferiscono ai sistemi e apparati di piattaforma e del sistema di combattimento delle unità oggetto dell'Accordo nel periodo 2023-2028, al fine di assicurarne il mantenimento delle condizioni operative e l'accrescimento del know-how del personale della Marina Militare.

Fincantieri curerà le attività di supporto in servizio dei sistemi e apparati di piattaforma, tra cui l'apparato motore, il sistema di automazione, gli impianti di generazione elettrica e di condizionamento, gli organi di manovra e di propulsione, nonché gli elevatori per aeromobili di nave Cavour e il sistema di movimentazione elicotteri delle unità di classe Orizzonte.

Leonardo curerà tutti i sottosistemi afferenti al Sistema di Combattimento, sensori radar, Combat Management System, lanciatori e sistemi d'arma delle due classi di navi, presso le basi navali di La Spezia e Taranto. I sottosistemi Leonardo interessati dalle attività di manutenzione ammontano a circa una cinquantina di apparati.

I treni Italo a MSC di Aponte

di Gianluigi Aponte aggiungerà alle navi, terminal portuali, strutture logistiche, treni, aerei e camion anche la compagnia ferroviaria passeggeri Italo. Il costo: oltre 4 miliardi di euro per il 99% della società.

A vendere la quota di maggioranza - riportano fonti attendibili - sarà il fondo americano Gip, già socio di MSC in Til, la società che gestisce i terminal portuali di MSC. Ma venderanno a MSC anche tutti gli altri azionisti di Italo: l'11,5% appartiene ad Allianz, il 7,6% a Infra Investor, lo 0,6% a MoLagers. Il restante 7,7% è di soci italiani che hanno venduto a Gip e hanno poi deciso di reinvestire: Luca Cordero di Montezemolo, Flavio Cattaneo, Giovanni Punzo, Isabella Seragnoli, Alberto Bombassei e Peninsula Capital.

L'operazione punta a mettere in rete il trasporto dei passeggeri su ferro e la compagnia da crociera del gruppo, in continua espansione con navi sempre più grandi, eleganti e sofisticate. Da sottolineare che il business delle crociere ogni anno - trenta milioni di passeggeri in tutto il mondo - porta in Italia circa 14 milioni di turisti, con un

impatto economico superiore a 15 miliardi di euro e oltre 125 mila posti di lavoro, tra diretti e indiretti, per salari complessivi pari a circa 4 miliardi di euro.

Sembra infine che nei piani di Italo ci siano proiezioni anche fuori in Spagna, Francia e Germania, lungo le dorsali ad alta velocità disegnate dall'Unione Europea.

Ok al terminal container

parere n. 1320 del 2 agosto 2013) anche per il progetto aggiornato del nuovo terminal, la struttura commissariale (nominata con DPCM n. 1832 del 13 maggio 2022) ha approvato il progetto preliminare del primo stralcio dell'intervento (decreto del Commissario n.7 del 17 luglio 2023). Si potrà così dare corso alle successive fasi della progettazione e alla realizzazione dell'opera articolata in più stralci.

In particolare, il primo stralcio dei lavori, da completare entro il 2026, comprenderà l'arretramento di 35 metri lungo i circa 1600 metri di sponda del canale industriale ovest e la realizzazione di una banchina operativa di circa 1400 metri. Al termine dei lavori, il canale avrà un'ampiezza di 190 metri, dimensione che garantirà piena sicurezza e accessibilità nautica. Gli interventi del primo stralcio sono concepiti in modo tale da potenziare al massimo l'attrattività dell'opera anche rispetto a soggetti privati che vorranno prevedere il loro futuro insediamento nell'area sud di Porto Marghera.

Per realizzare l'opera si potrà attingere a un finanziamento già concesso di oltre 180 milioni di euro, 35 dei quali di provenienza PNRR-Fondo complementare. Il costo stimato complessivo dell'intervento è stato attualmente rivalutato in aumento, tenendo conto degli incrementi dei costi delle materie prime e dell'energia; per il reperimento delle ulteriori risorse necessarie si potrà fare ricorso sia a finanziamenti integrativi sia alla compartecipazione di operatori economici in regime di partenariato o concessione.

Cantierabili, o niente fondi

viene cancellato ma sarà finanziato con le future tranches, quando avrà pronto l'iter, gara compresa o almeno avviata.

*

Il tema è di amara urgenza specialmente per le opere ferroviarie che da anni sono auspicate per collegare porto di Livorno, interporto Vespucci e scalo di Piombino alla rete veloce merci, la tanto sospirata Collesalveti-Vada. Sulla questione è in corso una feroce polemica contro il governo, accusatori aver cancellato il relativo finanziamento: polemica che secondo Rixi è pretestuosa, perché di quell'importante tratto di rete ferroviaria non c'è ancora nemmeno il progetto esecutivo.

Le colpe ovviamente si rimpiangono tra FS, Regione Toscana, Interporto Vespucci, AdSP. Una cosa è certa: a Firenze le tematiche della logistica merci sulla fascia costiera sono viste non con la priorità che meriterebbero. Anche per l'interporto Vespucci, nella cui quota azionaria la Regione Toscana ha tanta parte, Firenze non sembra spingere abbastanza sia per i collegamenti di cui abbiamo parlato ma anche per un vero e proprio parco ferroviario interno, gestito da un operatore specialista come avviene in tanti altri interporti. È uno dei tanti intrugli di nord, di corrispondenza e di sottovalutazione in cui ci continuiamo a dibattere. E chi cerca di stimolare, non ha molto ascolto, ci pare.

Scuola Trasporti

con le parti sociali (Associazioni di Imprese e Organizzazioni Sindacali) nazionali del settore logistico.

L'evento sarà occasione per la Scuola di presentare la propria offerta formativa attualmente disponibile, ma nel contesto di un più ampio confronto tra i più importanti stakeholder di settore. Interverranno: Alessandro Ferrari (direttore Assiterminal) e Giuliano Galluccio (dirigente sindacale UIL Trasporti). Ai relatori verranno poste alcune domande sul legame tra formazione e lavoro nel settore rappresentato, ed in particolare saranno invitati ad una riflessione sul perché la formazione di qualità risulti così importante per la ricerca ed il mantenimento dell'occupazione nella logistica e nei trasporti. Gli interventi saranno moderati dal giornalista Enzo Millepiedi. Per connettersi al webinar sarà sufficiente seguire le indicazioni presenti sul sito www.scuolatrasporti.com.

“Riteniamo di particolare valore - sottolinea Federica Catani, direttore della Scuola - la possibilità che la promozione delle opportunità formative offerte non sia limitata alle singole iniziative, ma venga inserita in un contesto di sistema e di approfondimento tematico insieme ad associazioni di imprese e organizzazioni sindacali. Con le parti sociali nazionali di settore la Scuola ha consolidato una partnership storica, che continua ad accompagnare ogni attività formativa. Il webinar si pone in linea di continuità con l'obiettivo di sviluppare, a lato della formazione, una vera e propria cultura di settore, che quotidianamente portiamo avanti con l'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, Associazioni Datoriali, Organizzazioni Sindacali. Nell'ambito di questa rete nazionale la Liguria gioca senz'altro - continua Federica Catani - in virtù della propria vocazione logistico-portuale, un ruolo di massima rilevanza, che siamo particolarmente orgogliosi di rappresentare per ciò che riguarda la formazione. Lavoriamo costantemente perché giovani e persone in cerca di lavoro abbiano consapevolezza di ciò che il settore offre in termini di opportunità e

relazioni.”

La Scuola ricorda le scadenze previste per iscriversi ai bandi attualmente aperti:

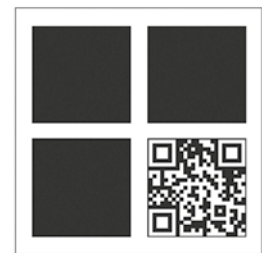
Operatore Polivalente Terminal Portuale: ore 12.00 del 24 luglio 2023.

Addetto Ufficio Merci: ore 12.00 del 7 agosto 2023.

Addetto al Supporto Logistico Integrato: ore 12.00 del 7 agosto 2023.

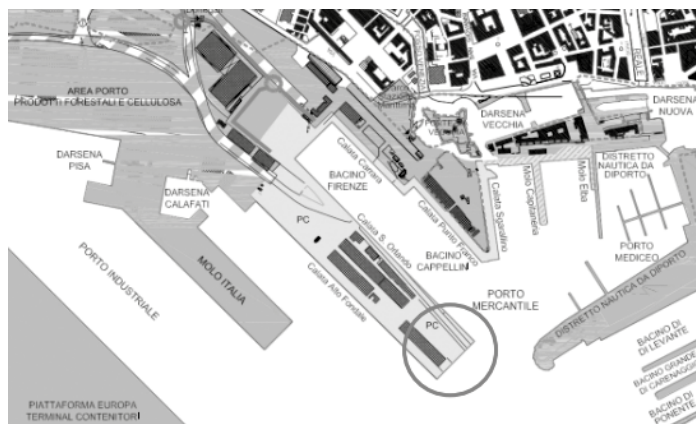
Corso ITS Tecnico Superiore per la Conduzione e Gestione dei Mezzi Ferroviari: ore 13.00 del 29 settembre 2023.

CAROLI



H o t e l s

A Livorno più modifiche al piano del porto



Nella mappa: Evidenziata l'area di modifiche all'Alto Fondale.

venerdì dal Comitato di Gestione e con il quale l'AdSP mira a rendere più efficiente e competitivo lo scalo portuale labronico.

Nella prima proposta viene evidenziata la necessità di realizzare all'Alto Fondale una infrastruttura in grado di garantire sia spazi di ormeggio per i mezzi nautici a servizio delle attività portuali, sia la disponibilità di un edificio (torre) con uffici e sala di controllo in grado di consentire una visuale aperta sul porto e in mare per la sicurezza della navigazione e la tempestività di intervento. La darsena di servizio, che sarà destinata ad ospitare la flotta di piloti, ormeggiatori e rimorchiatori, si ottiene riducendo la resecazione della testata del molo esistente. Il costo stimato delle opere per la realizzazione darsena dei mezzi di servizio è pari 4,76 milioni di euro mentre per la realizzazione della torre piloti sono previsti 15 milioni di euro. La durata complessiva per la realizzazione delle due opere è rispettivamente pari a 18 e a 13 mesi.

*

La seconda proposta va parzialmente a modificare il Canale Industriale, tra quelli navigabili il più interno al porto, al quale si accede dall'imboccatura prospiciente alla Torre del Marzocco. Il documento segnala come la sponda attuale del canale nella parte prospiciente la Darsena Ugione risulti solo in parte banchinata e come le strutture attuali si trovino in uno stato di degrado molto avanzato. L'intervento previsto nell'ATF riguarda la sponda di ponente del canale industriale successiv al dente di attracco della Calata Bengasi ed è finalizzato al miglioramento delle condizioni di sicurezza della navigazione nel canale.

L'obiettivo è quello di realizzare il riallineamento del tratto di sponda centrale, oggi rivestito di massi naturali e arretrato di sei metri rispetto alla parte banchinata.

Si prevedono 10,8 mln di euro per la realizzazione della Difesa di sponda del canale industriale e 540.000 euro per i dragaggi.

*

Nella terza proposta di modifica si fa presente come il PRP abbia a suo tempo delimitato le aree funzionali adibite alla cantieristica navale lato Darsena Calafati, limitandone le dimensioni rispetto alla localizzazione effettiva delle attività, in quanto era stato previsto nella striscia tra le due Darsene il raddoppio della strada di accesso al Molo Italia.

L'adeguamento tecnico funzionale proposto vede invece l'estensione della funzione di nautica cantieristica per una superficie di circa 18.000

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adr e temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno
Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia
Via Bolano 20
19037 Santo Stefano di Magra (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com
e-mail: contatti@coratrasporti.com

mq in aree adiacenti a quelle individuate nel PRP. In un'ottica di potenziamento delle strutture legate alla cantieristica, si prevede inoltre di estendere la funzione cantieristica su una superficie pari a circa 5.800 mq verso l'Alto Fondale.

*

L'ultima proposta di modifica non sostanziale al PRP si preoccupa infine di riqualificare tutta l'area un tempo occupata dalla centrale termoelettrica dismessa definitivamente a Marzo del 2015, a PRP già approvato, e destinata a suo tempo alle funzioni di "industria energetica". Oggi, lo smantellamento della Centrale elettrica e la cessazione delle attività correlate rendono di fatto possibile ipotizzare un diverso utilizzo delle aree con funzioni propriamente portuali. L'idea è quella di estendere la funzione commerciale anche a questa area del porto, che peraltro presentava una superficie senza destinazione funzionale.

Fondi CIPESS alle bonifiche

Questo eccellente risultato - riferiscono i deputati FdI Fabrizio Rossi e Francesco Michelotti e la senatrice Simona Petrocchi - "è frutto dell'impegno di Fratelli d'Italia e del governo che hanno, con i fatti, dimostrato la propria attenzione ai cittadini e alle concrete esigenze di quel territorio. Per noi, le promesse, sono sinonimo di azioni concrete".

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

BFW
BolognaFiere, 11-13 ottobre 2023

H₂O₃₀
1993 2023
ACCADUEO

CH₄

forumfuels
MOBILITY

ConferenzaGNL

Dronitaly

Hydrogen Energy
Summit&Expo

la pagina dei
lettori



la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori



la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori

la pagina dei
lettori



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Più risorse al piano delle RFI



Nella foto: La riunione del CIPSS.

che riguardano il collegamento Lecco-Bergamo col primo lotto funzionale della variante di Cisano Bergamasco, l'approvazione del progetto definitivo della SS685 Tre valli ombre col primo stralcio Madonna di

Baiano-Fiorenzuola nel tratto Spoleto-Acquasparta, l'informativa sullo stato di attuazione al primo semestre della Torino-Lione e sulla metropolitana di Napoli linea 1 per la tratta Centro direzionale-Aeroporto Capodichino. "Inoltre - ha dichiarato ancora Rixi - è stato dato il via libera alla rimodulazione temporanea di alcuni stanziamenti nell'ambito del contratto di programma RFI riferiti al 2023. La variazione consente di liberare e ottimizzare le risorse su opere in fase avanzata, lasciando gli stanziamenti previsti per la progettazione e altre necessità alle opere oggetto di rimodulazione affinché l'iter proceda nel rispetto dei tempi previsti. Utilizzeremo subito tutti i fondi disponibili per garantire la giusta liquidità alle imprese, senza rinunciare ad alcun progetto. Con l'impegno del Mit per il 2024 a inserire tutte le risorse necessarie nei prossimi strumenti finanziari".

Consegnata "Explora I"



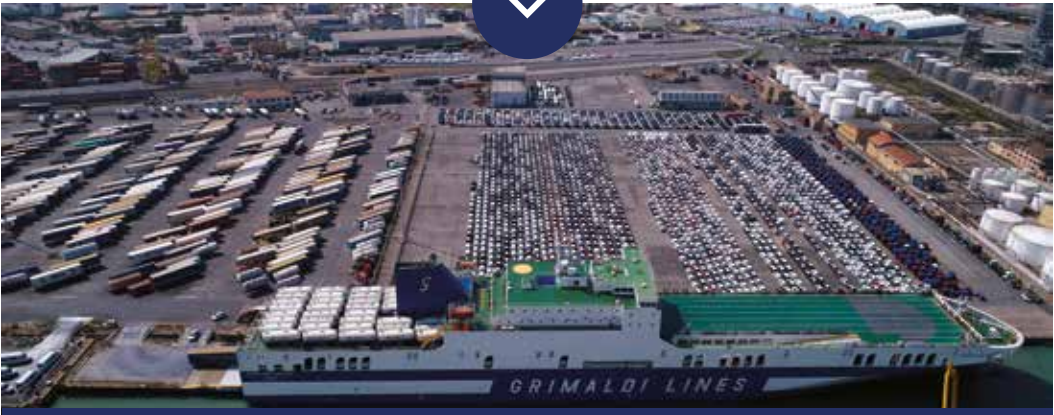
Nella foto: Le autorità con la madrina nella cerimonia.

All'evento erano presenti Gianluigi Aponte - fondatore e presidente del Gruppo MSC, Pierfrancesco Vago - presidente esecutivo della Divisione Crociere del Gruppo MSC, la madrina della nave Zoe Africa Vago, e per Fincantieri Pierroberto Folgiero, amministratore delegato, oltre ai rappresentanti del team di costruzione di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere navale. Pierfrancesco Vago ha dichiarato: "Oggi è un giorno storico e



SINTERMAR

Servizi integrati terra-mare



SINTERMAR S.P.A. - VIA L. DA VINCI, 41 - 57123 LIVORNO LI - TEL. 0586 44671

rappresenta un passo decisivo nel nostro percorso di crescita, perché segna l'ingresso del Gruppo MSC nel settore dei viaggi di lusso. Questo segmento, in cui crediamo fortemente e di cui intendiamo ridefinire gli standard concentrando come sempre sull'eccellenza e sul lusso, ha forti prospettive di crescita. Explora I sarà una delle più belle ed iconiche ambasciatrici del "Made in Italy" in mare, una testimonianza dell'artigianato italiano in tutto il mondo. Pierroberto Folgiero ha aggiunto:

"La classe Explora segna in maniera chiara e distintiva la direttrice di sviluppo per Fincantieri. Rispetto all'ingresso nel mercato delle crociere di lusso, infatti, questa nave rappresenta un progetto che scalerà molteplici gradini nell'avvicinamento alla nave del futuro: dalle più moderne soluzioni di riduzione catalitica selettiva e sistemi ad alta efficienza passeremo, per le unità successive, al gas naturale liquefatto, fino ad arrivare all'utilizzo dell'idrogeno. Questa parabola testimonia l'evoluzione del nostro

Gruppo da produttore ad abilitatore della transizione energetica nelle costruzioni navali". Explora I partirà il 1° agosto per il suo viaggio inaugurale da Copenaghen in Danimarca. La nave di lusso trascorrerà diverse settimane nel Nord Europa offrendo una serie di itinerari diversi e attraverserà quindi l'Oceano Atlantico per trascorrere l'inverno in Nord America e nel Mar dei Caraibi prima di tornare in Europa nell'estate del 2024 per alcune crociere nel Mar Mediterraneo.



U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS

delcoronascardigli.com



La nostra controllata DCS Fiorini, con risorse umane specializzate, si è focalizzata anche sul continuo aggiornamento dei temi doganali. E' pertanto in grado di fornire assistenza e consulenza in Dogana e di organizzare seminari di approfondimento su tale materia complessa e delicata.



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