



PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione
del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Abbonamento annuo Italia €
105, estero via aerea € 170.

Anno LVII n. 6

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 27 GENNAIO 2024

NELLA PRESENTAZIONE DEI NUOVI VERTICI AL "MEDIA DAY" DEI GIORNI SCORSI

CON L'APPLICAZIONE SCATTATA DAL 1 GENNAIO SCORSO

Confitarma, la squadra e il programma

I quattro punti focali, dall'adeguamento legislativo alla sicurezza delle navi - La formazione del personale e la transizione green per una logistica marittima competitiva

Da La Spezia: "Più mare in Confindustria"



Giorgia Bucchioni

LA SPEZIA - Alla vigilia del rush per la presidenza nazionale di Confindustria, la community degli operatori portuali di La Spezia che raggruppa le associazioni del settore marittimo aderenti a Confindustria, ha lanciato al tempo stesso una denuncia e un appello.

La denuncia. "L'industria italiana specie in emergenze come quella provocata dalla tensione geopolitica in Medio Oriente rischia di pagare un prezzo doppio perché per anni si è pressoché totalmente disinteressata dei temi relativi al mare, alla portualità, sottovalutando l'importanza strategica per la conquista di efficienza e competitività".

L'appello. "Oggi che il Paese timidamente sembra aver riscoperto almeno in parte la sua marittimità, (segue a pagina 8)

ROMA - Il Media Day di Confitarma, alla presenza del presidente Mario Zanetti, dei vice presidenti Mariella Amoretti, Cesare d'Amico, Guido Grimaldi, Lorenzo Maticca e del direttore generale Luca Sisto, si è svolto mercoledì per presentare la nuova squadra di presidenza e le azioni prioritarie per affrontare le principali sfide che attendono nel breve e medio periodo l'armamento italiano e il Paese.

"Sono orgoglioso di guidare l'associazione che da 123 anni rappresenta un settore fondamentale e strategico per l'economia e l'industria nazionali. Confitarma rappresenta oggi il 70% dell'industria armatoriale italiana che opera una flotta mercantile diversificata in tutti i settori necessari per il Paese" - ha sottolineato in apertura il presidente Mario Zanetti.

"La composizione della squadra di Confitarma rappresenta le diverse anime dello shipping" - ha aggiunto il presidente Zanetti. "Il nostro programma si riassume in una parola: competitività. Contribuire alla competitività dello shipping significa contribuire in modo decisivo alla competitività e all'economia dell'intero Paese.

I principali driver sui quali ci concentreremo sono 4:

• **adeguamento legislativo e amministrativo:** Le nostre imprese, le nostre navi, i nostri equipaggi hanno bisogno di essere supportati in un processo di adeguamento ai nuovi contesti competitivi che in Italia non è più rinviabile. È fondamentale il percorso di modernizzazione burocratica e amministrativa e di digitalizzazione, in un momento epocale come l'estensione del (segue a pagina 8)

L'ETS dell'UE: le regole

Tutte le date della transizione reale fino al 2027 - Il pacchetto "politico" Fit for 55 e le scadenze



Se il mare si merita un Ministero



Luigi Merlo

LIVORNO - Questo che leggete dovrebbe essere il resoconto della serata di lunedì al Propeller livornese sul libro/proposta di Luigi Merlo per una riforma puntuale che riformi davvero: e che propone, sulle linee delle promesse dell'attuale governo, un Ministero del mare finalmente centrato sul tema, mettendo insieme le innumerevoli competenze che sono distribuite oggi, qualche volta con criteri del cavolo, tra vari ministeri.

Ho premesso che "dovrebbe": perché in realtà, con qualche giorno (segue a pagina 8)

BRUXELLES - Come già tante volte preannunciato, il 1° gennaio 2024, l'UE ha esteso la copertura del suo ETS (sistema di scambio quote di emissione di gas a effetto serra) per incorporare il settore marittimo, come parte della più ampia riforma dell'ETS dell'UE entrata in vigore nel giugno 2023. Il settore rappresenta dal 3 al 4% delle emissioni totali di CO2 dell'UE, ma l'UE è stata influente nel voler intervenire.

A seguito di questa espansione, l'ETS dell'UE ora include le emissioni delle grandi navi in partenza e in arrivo nei porti dell'UE, indipendentemente dalla loro bandiera. Inizialmente, il sistema si applica alle navi che trasportano merci e passeggeri con un tonnellaggio lordo di 5000 o più. A partire dal 2027, la copertura si estenderà alle navi impegnate in attività offshore come l'esplorazione di petrolio e gas o la costruzione marittima, sempre con un tonnellaggio lordo di 5000 o superiore.

Il sistema - riferisce la commissione UE - copre le emissioni generate quando le navi sono ormeggiate nei porti dell'UE e durante i viaggi all'interno dell'UE, con un'inclusione aggiuntiva del 50% delle emissioni derivanti da viaggi da o verso paesi non UE. Il sistema esteso coprirà inizialmente solo le emissioni di CO2 (anidride carbonica), con CH4 (metano) e N2O (ossido di azoto) previsti per l'inclusione dal 2026 in poi. Si è già ampiamente dimostrato come le nuove imposizioni non potranno non riflettersi sui costi finali del trasporto marittimo, goià colpito in questo periodo dai fatti di guerra che hanno costretto cambiamenti di (segue a pagina 8)

Stazione merci
sul ferro nel porto
di La Spezia



Mario Sommariva

LA SPEZIA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha ottenuto un importante finanziamento di oltre 9 milioni di euro per il progetto denominato "SWIFTRAIL", che contribuirà alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria merci nel porto della Spezia.

Il finanziamento è stato ottenuto nell'ambito del bando Connecting Europe Facility (CEF) Transport Call 2023 riservata alle infrastrutture di trasporto che rispettano i requisiti civili e militari della rete europea TEN-T, tra cui è inserito il porto della Spezia.

Il progetto SWIFTRAIL finanzia la realizzazione del nuovo impianto ferroviario in porto e si aggusterà ai circa 39 milioni di euro già ottenuti dall'AdSP tramite finanziamenti ministeriali su fondo CIPE. Grazie a questo ulteriore finanziamento, entro il 2026 il (segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 9)

CON UNA NOTA UFFICIALE DELL'ADSP DI LIVORNO

L'Avvisatore avvisato



LIVORNO - Adesso è ufficiale: l'ufficio demanio marittimo dell'AdSP livornese ha annunciato l'invio dell'atto formale con il quale si proroga a concessione (segue a pagina 8)

Est modus in rebus

LIVORNO - Intendiamoci, sulla paradossale vicenda dell'ukase dell'AdSP al benemerito Avvisatore Marittimo livornese, si è già scritto di tutto: e forse anche troppo. Però se è vero che (segue a pagina 8)

CON UN ORGANIGRAMMA SEMPLIFICATO E STRATEGICO

AdSP, La Spezia innova



Federica Montaresi

LASPEZIA - C'è dinamismo sui temi più concreti nel porto spezzino. E l'AdSP di Mario Sommariva

si rinnova attraverso un importante piano di riorganizzazione, che garantirà - dice la stessa AdSP - un rafforzamento dell'ente e una maggiore efficienza dei servizi, al fine di raggiungere gli obiettivi strategici prefissati e per affrontare, adeguatamente attrezzata, le nuove sfide aperte dai cambiamenti intervenuti negli ultimi anni nel settore. Cambiamenti conseguenti alla transizione ecologica, digitale e sociale in corso. I vertici dell'Autoprità hanno così deciso di intraprendere azioni gestionali e organizzative efficaci, con sempre maggiore attenzione alle risorse umane e professionali.

L'AdSP è impegnata nella realizzazione di grandi infrastrutture che renderanno i porti della Spezia e Marina di Carrara sempre più efficienti ed in grado di competere a livello internazionale. Ha da tempo avviato uno studio puntuale, con conseguente revisione organizzativa, affidato alla società specializzata Dasein. La società ha condotto un'approfondita analisi, partendo dalle linee strategiche dell'Ente, coinvolgendo i vertici, i dirigenti ed il personale dei vari uffici con l'obiettivo di identificare i punti di forza e di debolezza degli uffici di riferimento.

Il percorso ha portato alla definizione di un nuovo organigramma, volto alla semplificazione dell'organizzazione, alla definizione dei processi e delle responsabilità, alla valorizzazione delle risorse umane disponibili ed alla rispondenza dell'organizzazione degli uffici agli obiettivi strategici dell'Ente. È stata così creata la direzione generale, che ricomprende fun- (segue a pagina 6)

Transpotec Logitec raddoppia

MILANO - Due manifestazioni distinte, tante tematiche sinergiche, una stessa location: Fiera Milano si prepara a diventare il fulcro del dibattito sul futuro della mobilità sostenibile grazie alla concomitanza di Transpotec Logitec (8-11 maggio), l'evento italiano leader per il trasporto merci e la logistica, e NME - Next Mobility Exhibition (8-10 maggio), dedicato ai mezzi, alle soluzioni, alle politiche e alle tecnologie per una mobilità sostenibile. La seconda settimana di maggio offrirà quindi un'occasione unica di riflessione sul presente e sul futuro del trasporto di merci e persone, due mondi paralleli che condividono molte sfide comuni. Una sinergia che piace a entrambi i settori, come dimostrato dalle numerose (segue a pagina 6)



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 513469
amm.memlogistica@gmail.com
Via della Ferrovia, 15
57121 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

ECO CIS

Soluzione problematiche ambientali.
Gestione di rifiuti speciali
pericolosi e non.
Specializzazione nel trasporto
transfrontaliero dei rifiuti.

ECO CIS S.r.l.
Livorno | Via delle Cateratte, 66 | Telefono 0586 880130
info@ecocis.it | ecocis.it

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	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>1</p>												
	MSC CANDICE	ME406W	14-2		8-2	11-2	16-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC QINGDAO	ME407W	21-2		15-2	18-2	23-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC TORONTO	ME408W	28-2		22-2	25-2	3-3	5	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro</p> <p>Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli</p> <p>2</p>												
	MSC ROBERTA V	CX406A			7-2	9-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NERISSA	CX407A			14-2	16-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MANZANILLO	CX408A			21-2	23-2		5	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>TURKEY / GREECE TO USA - - Diretto su Boston e Philadelphia</p> <p>3</p>												
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p>USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA: da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>4</p>												
	MAERSK SERANGOON	406W	12-2	7-2	9-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC AGRIGENTO	MF407W	19-2	14-2	16-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MAERSK PUELO	408W	26-2	21-2	23-2		5	19	19	19	19	19
MSC NEW HAVEN	MF409W	4-3	28-2	1-3								
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosecuzioni interne); CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne). - MESSICO WEST COAST: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>5</p>												
	MSC LILY	MC405A	7-2	29-1		1-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANZU	MC406A	14-2	5-2		8-2						
	MSC ATHOS	MC407A	21-2	12-2		15-2						
MSC SOFIA PAZ	MC408A	28-2	19-2		22-2							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosecuzioni interne).</p> <p>6</p>												
	BREMEN	NL405R	9-2		8-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANTONELLA	NL406R	16-2		15-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
MSC FAIRFIELD	NL407R	23-2		22-2		19	19	19	19	19	19	
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p>CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosecuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!)</p> <p>7</p>												
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.</p> <p>8</p>												
	MSC VICTORINE	FD403E			31-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ILENIA	FD404E			14-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC AZRA	FD405E			23-2		5	19	19	19	19	19
MSC VICTORINE	FD403E			30-1								
MSC ILENIA	FD404E			13-2								
MSC AZRA	FD405E			22-2								
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.</p> <p>8 BIS</p>												
	MSC NISHA V	YZ404R			29-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NISHA V	YZ405R			7-2	5-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC NISHA V	YZ406R			14-2	12-2		5	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.</p> <p>9</p>												
	MSC ARICA	MF404W			28-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC TIANJIN	MF405W			4-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
MSC CANDICE	MF406W			11-2		19	19	19	19	19	19	
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p>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 servizio 1.</p> <p>10</p>												
	MSC JULIE	MC404A			31-1	28-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC LILY	MC405A	6-2	7-2	5-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
MSC ANZU	MC406A	13-2	14-2	11-2		19	19	19	19	19	19	

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

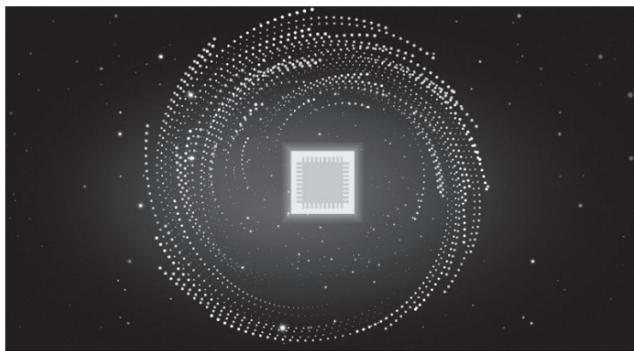
PER	NAVE	VOY DA
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - 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 YUMANA MT404A 5-2 2-2 6-2 Vedi Vedi Vedi Vedi Vedi Vedi MSC FIAMMETTA MT405A 12-2 9-2 13-2 Serv. Serv. Serv. Serv. Serv. Serv. MSC MADRID MT406A 19-2 16-2 20-2 5 9 19 11 19 19 19
		CIVIT. SP GIT NA PA VE RA AN TS MSC JULIE MC404A 31-1 28-1 Vedi Vedi Vedi Vedi MSC LILY MC405A 6-2 7-2 5-2 Serv. Serv. Serv. Serv. MSC ANZU MC406A 13-2 14-2 11-2 19 19 19 19
		SP GT NA AN CIVIT. VE RA TS LE HAVRE MA403A 1-2 Vedi Vedi Vedi Vedi PUSAN C MA404A 8-2 Serv. Serv. 4 Serv. Serv. Serv. APL DETROIT ONNHTE 15-2 19 (Via SP) 19 19 19
		SP GT GE NA AN CIVIT. VE RA TS MAERSK SERANGOON 406R 9-2 MSC AGRIGENTO 407R 16-2 MAERSK PUELO 408R 23-2
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 NA GT GE VE RA AN TS MSC NELA FJ404E Vedi 8-2 Vedi Vedi Vedi Vedi MSC SAMAR FJ405E Serv. 15-2 Serv. Serv. Serv. Serv. MSC NELA FJ406E 16 22-2 15 19 19 19
		LI SP NA GT GE VE RA AN TS MSC VICTORINE FD403E 30-1 Vedi 31-1 Vedi Vedi Vedi MSC ILENIA FD404E 11-2 Serv. 12-2 Serv. Serv. Serv. Serv. 16 19 19 19
		LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO MSC NINA F YA405A 3-2 Vedi Vedi Vedi MSC MANON YA406A 10-2 Serv. Serv. Serv. MSC NINA F YA407A 17-2 2 5 19
MAROCCO - Casablanca.		LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO MSC ANNICK YM405A 3-2 Vedi Vedi Vedi MSC SANDRA YM406A 10-2 Serv. Serv. Serv. MSC ANNICK YM407A 17-2 1 5 19
		LI SP GE GIT NA VE RA AN TS Vedi Vedi Vedi Serv. Serv. Serv. 12 7 e 8 13bis
		LI GIT GE NA VE RA AN TS MSC YAMUNA VI MT404A 5-2 2-2 6-1 Vedi MSC FIAMMETTA MT405A 12-2 9-2 Serv. MSC MADRID MT406A 19-2 16-2 30-1 4

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE	VOY DA	CARICO DIRETTO PER:
	BA VE RA AN GOA TS GIT CAT		
	MSC ASLI AE404A 30-1 29-1 28-1 MSC MIA SUMMER AE405A 6-2 5-2 4-2 MSC ASLI AE406A 13-2 12-2 11-2	HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC JENNY II AC405A 1-2 4-2 MSC JULIANA AC406A 8-2 11-2 MSC ALIX 3 AC407A 15-2 18-2	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC SENA AB405A 1-2 3-2 29-1 2-2 7-2 MSC GIANNA III AB406A 8-2 10-2 5-2 9-2 14-2 MSC ANTWERP III AB407A 15-2 17-2 12-2 16-2 21-2	PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MICHIGAN AY404R 3-2 30-1 MICHIGAN AY405R 6-2	BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MAERSK HANOI 401W 1-2 MAERSK HOUSTON 403W 10-2	SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
	MED TRABZON AS404A 29-1 MED SAMSUN AS405A 3-2 5-2 1-2 MED TRABZON AS406A 10-2 12-2 8-2	ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC CHERLOTTE AA404A 31-1 28-1 30-1 SPIRIT OF CHENNAI AA405A 7-2 4-2 6-2 LUEBECK AA406A 14-2 11-2 13-2	PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	

DALLE INTERVISTE ALLE AZIENDE PER LONDEX DI SETTORE

CISCO sull'IA e i suoi rischi



MILANO – Solo il 14% delle organizzazioni è pienamente preparato a integrare l'IA nel proprio business, mentre solo il 15% è pronto a rispondere a una minaccia informatica. Sono questi i principali dati che emergono rispettivamente dal Cisco AI Readiness Index 2023 - che ha intervistato più di 8.000 leader tecnologici in 30 mercati - e dal Cisco Cyber Readiness Index 2023, che dal canto suo ha preso in esame non solo le aziende, ma anche le organizzazioni no profit e la Pubblica Amministrazione. Dalla ricerca si evince allo stesso tempo che l'intelligenza artificiale e Quantum computing sono i due grandi protagonisti della trasformazione digitale in atto in tutti i settori. Le aziende devono dare priorità alla resilienza, all'agilità, alla centralizzazione dei dati e adottare un approccio basato su una piattaforma unificata per essere in grado di operare con successo in un mondo in rapida evoluzione.

I consumatori e le aziende si troveranno ad affrontare maggiori rischi derivanti dalla disinformazione, dalle truffe e dalle frodi generate dall'intelligenza artificiale. Il ruolo crescente dell'IA nelle campagne di disinformazione, nelle truffe e nelle

frodi costituirà una minaccia sempre più grave per l'integrità di aziende, organizzazioni no profit e pubblica amministrazione. Le aziende tecnologiche devono compiere progressi significativi nello sviluppo di nuove soluzioni di intelligenza artificiale in grado di contrastare le voci clonate, i deepfake e i bot che propagano disinformazione. Servono quindi piattaforme e strumenti che siano in grado di promuovere la trasparenza e la responsabilità dei contenuti generati dall'IA, compresi i meccanismi di autenticazione e provenienza dei contenuti. Inoltre, è necessaria una maggiore collaborazione tra aziende tecnologiche e governi al fine di aumentare la consapevolezza delle minacce abilitate dall'IA e implementare meccanismi di verifica e misure di cybersicurezza in linea con i Principi guida del G7 sull'IA. Le organizzazioni devono dare priorità alla protezione dei dati da accessi non autorizzati, manomissioni o manipolazioni, investendo in sistemi in grado di rilevare le minacce, di fare valutazioni periodiche delle vulnerabilità, di aggiornare i sistemi di sicurezza e di verificare in modo approfondito le infrastrutture di rete.

"Nel 2024 saranno fondamentali gli investimenti in tecnologie e algoritmi avanzati in grado di rile-

vare e mitigare i rischi associati ai contenuti malevoli generati dall'IA. Con la diffusione degli strumenti di IA generativa, ci troveremo di fronte a una tempesta di disinformazione. Ciò richiederà uno sforzo coordinato da parte dei governi e del settore privato, con l'industria tecnologica in prima linea" - Jeff Campbell, svp and chief government strategy officer at Cisco.

Durante il 2024 assisteremo all'adozione della crittografia post-quantistica (PQC) per proteggere i dati dai futuri attacchi quantistici. La PQC sarà utilizzata da browser, sistemi operativi, librerie e verrà integrata nei protocolli che vengono utilizzati per la crittografia classica. Le reti quantum sono una delle tendenze più importanti in ambito networking, questa tecnologia permetterà ai computer quantistici di comunicare e collaborare tra loro per ottenere soluzioni che siano scalabili. Il quantum networking è un'area di ricerca e investimento in crescita per la pubblica amministrazione e i servizi finanziari, settori che hanno esigenze sempre più elevate di sicurezza ed elaborazione dei dati.

Stiamo assistendo a una rivoluzione quantistica e le aziende devono essere preparate: una delle sfide principali del futuro sarà la protezione dei dati e sarà imprescindibile farlo attraverso la tecnologia quantum.

"Il futuro è quantistico: le organizzazioni adatteranno presto la crittografia post-quantistica per i sistemi esistenti, anche prima della sua standardizzazione e questo porterà investimenti di rilievo anche nello sviluppo delle reti quantum" - Ramana Kompella, distinguished engineer and head of Research, Emerging Tech and Incubation at Cisco.

Per maggiori informazioni: [cisco.com/go/security](https://www.cisco.com/go/security).

VERSO UN SISTEMA CARGO "GREEN" IN COLLABORAZIONE CON RINA

Gas&Heat per l'ammoniaca



Claudio Evangelisti

PISA – Gas and Heat, l'azienda italiana leader nella progettazione e costruzione di sistemi di movimentazione merci, che opera sul canale dei Navicelli ma anche a Piombino, e RINA, multinazionale di consulenze, hanno firmato un accordo per lo sviluppo di un sistema cargo e sistema di gas combustibile per una nave bunker alimentata ad ammoniaca. Nell'ambito di questo accordo, Gas and Heat svilupperà il progetto di base del sistema e RINA effettuerà la valutazione di conformità del progetto come parte del più ampio processo di Approval in Principle.

Sebbene il trasporto marittimo rappresenti attualmente circa il 3% delle emissioni globali di gas serra, l'IMO e l'Unione Europea ricordano in Gas and Heat - hanno già fissato obiettivi dinamici di riduzione delle emissioni di carbo-



nio per il settore marittimo. Tra le soluzioni in analisi, l'ammoniaca ha un grande potenziale per svolgere un ruolo molto importante nel medio termine. Il processo di combustione dell'ammoniaca è stato ampiamente studiato dai principali produttori di motori ed è probabile che la consegna dei motori alimentati ad ammoniaca alla costruzione navale avvenga entro quest'anno.

Giuseppe Zagaria, direttore tecnico Marine Italy del RINA, ha commentato: "RINA e Gas and Heat sono entrambi guidati dall'innovazione e hanno una lunga storia di cooperazione su progetti unici. L'accordo rappresenta un ulteriore passo in questa direzione, consen-

tendo l'integrazione del know-how e la fornitura al settore dello shipping di quelle intuizioni e soluzioni tecniche di cui c'è tanto bisogno in questo momento di cambiamento. Crediamo che una flotta di navi bunker innovative, come parte della logistica marittima, incrementerà l'uso di combustibili alternativi".

"Siamo entusiasti di annunciare la collaborazione con RINA su questo sistema di carico e carburante per un progetto di nave bunker. Applicando il nostro know-how nel trasporto di gas criogenico, potremmo fornire sistemi chiavi in mano per il mercato del bunkeraggio di ammoniaca" afferma Claudio Evangelisti, ceo, Gas and Heat Italy.

CON UNA COMPLESSA INDAGINE DELLA GUARDIA DI FINANZA

Seimila "falsi" scoperti on-line



Nella foto: Una parte della merce sequestrata.

LIVORNO – Negli ultimi mesi le Fiamme Gialle del gruppo di Livorno, sulla base delle direttive del comando provinciale labronico, hanno avviato una articolata campagna operativa anticontraffazione che, nel complesso, ha portato al sequestro di un ingente quantitativo di merce contraffatta, denunciando 18 soggetti ritenuti, allo stato, responsabili dei reati di introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi (art. 474 c.p.) e ricettazione (art. 648 c.p.).

L'attività di servizio trae origine da autonoma attività d'intelligence ed esecuzione di svariati sopralluoghi, appostamenti e controlli, su strada e anche in centri di smistamento posta e corrieri espressi. In particolare, su alcuni degli stessi era spesso riportato il medesimo nominativo, ovvero risultavano chiari nomi di fantasia (es. Gari-

baldi, Lady G, ecc.).

I successivi approfondimenti investigativi, esperiti tramite l'ausilio delle banche dati in uso al Corpo, nonché il monitoraggio di talune piattaforme di vendita on-line, hanno permesso di identificare i reali destinatari della merce illecita e di ricostruire l'intera filiera del falso (produzione e distribuzione), procedendo, così, all'effettuazione di diverse perquisizioni in Livorno e provincia.

Le operazioni di polizia giudiziaria esperite hanno portato al complessivo rinvenimento e conseguente sequestro di circa 6.000 articoli per abbigliamento riportanti, tra gli altri, i marchi di "Dior", "Louis Vuitton", "Gucci", "YVES Saint Laurent", "McQueen", "Chanel".

Tra i vari articoli irregolari anche qualche orologio falso della Rolex, con tanto di scatola artefatta. Peral-

tro, l'ottima fattura e realizzazione dei falsi prodotti li avrebbe resi difficilmente distinguibili dagli originali, con un ipotizzabile complessivo ricavo "alla minuta vendita" di oltre 3 milioni di euro.

È verosimile oltretutto che buona parte della merce contraffatta - proprio in virtù dell'elevata qualità delle illecite lavorazioni - non fosse destinata alla sola classica rivendita massiva (mercati o spiagge), bensì a "soggetti bene" disposti a pagare un prezzo che, inferiore rispetto a quello originale, permettesse di sfoggiare un articolo visivamente uguale a quello originale.

La Guardia di Finanza evidenzia che i procedimenti penali vertono ancora nella fase delle indagini preliminari e la responsabilità dei soggetti sarà definitivamente accertata solo ove intervenga sentenza irrevocabile di condanna.

DELL'ANALISI DEI DATI DEL 2023 DEL RAPPORTO ANNUALE

Crociere, meglio in coppia



vo 25% concentrato nella fascia di età tra i 36 e i 50 anni. Questi numeri indicano chiaramente la tendenza di una clientela sempre più giovane che sceglie la crociera come esperienza di viaggio stimolante.

L'indagine ha inoltre evidenziato che 6 crocieristi italiani su 10 preferisce viaggiare in coppia, sottolineando il desiderio di creare momenti romantici e rilassanti e trasformare questa avventura in un'occasione speciale per coltivare e rafforzare i legami affettivi. La vacanza diventa così una piccola fuga dalla routine quotidiana che permette ai passeggeri di godersi ogni momento senza dover pensare a nulla se non a condividere esperienze uniche insieme. Il 28% opta invece per vacanze in famiglia, approfittando delle molteplici offerte a bordo appositamente pensate per soddisfare le esigenze di tutte le fasce d'età; dalle piscine e le aree gioco per bambini alle serate a tema e alle attività di intrattenimento per adulti, la crociera diventa una vacanza su misura per ogni membro della famiglia, permettendo a genitori e figli di trascorrere del tempo di qualità insieme all'interno di un ambiente sicuro e confortevole. La diversificazione dell'offerta è un elemento importante anche per chi organizza una crociera con amici (5%), ma il dato interessante riguarda chi decide di partire da solo: nel 2023 infatti il 7% ha prenotato per una crociera in solitaria, con un aumento del 2% rispetto allo scorso anno.

Un'altra grande novità riguarda i porti: nel 2023 il porto di Civitavecchia si è guadagnato il primo gradino del podio per aver registrato il maggior numero di partenze (17%), seguito da vicino da Venezia (16%). Genova invece, che lo scorso anno era primo in classifica, scende al terzo posto con il 15% e va ad avvicinarsi a Savona che ottiene un significativo 11% e che, insieme a Genova, conferma ancora una volta la Liguria come regione per eccellenza dell'interesse crocieristico. Al quinto e al sesto posto si trovano infine Bari (6%) e Napoli (5%).

MILANO – Anche quest'anno Crocierissime, il primo sito italiano interamente dedicato al mondo delle crociere, presenta il Report Annuale Crocierissime edizione 2023, che offre una visione approfondita e completa dell'andamento del mercato crocieristico nel nostro Paese. Attraverso l'analisi di migliaia di dati, l'agenzia web ha delineato l'identikit del crocierista italiano, facendo emergere i tratti distintivi e le preferenze di chi opta per questo genere di vacanza. Non mancano infine la classifica delle mete e dei porti preferiti dagli italiani e un'analisi sulla durata e i pacchetti all-inclusive più richiesti a bordo per identificare i trend del momento.

Crocierissime ha rilevato un notevole incremento del 28% delle prenotazioni nel 2023 rispetto all'anno precedente, segnando un nuovo record di interesse e partecipazione da parte dei viaggiatori italiani. Questi risultati significativi riflettono la crescente popolarità delle crociere, scelte sia da donne (52%) sia da uomini (48%) come opzione preferita per una vacanza.

L'analisi dell'età dei crocieristi italiani ha rivelato un pubblico incredibilmente dinamico, con una media di 41 anni e 7 mesi. Nel particolare, il 61% dei passeggeri ha meno di 50 anni, con un significati-

CORA

TRASPORTI

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

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



DAL LAVORO CONGIUNTO DI QUATTRO GRANDI UNIVERSITÀ

Microplastiche, dieci "caveat"



LECCE—La recente accelerazione dell'inquinamento da microplastiche ha aumentato la necessità di sviluppare nuovi strumenti di collaudo per problemi sinergici che interessano gli ecosistemi costieri e oceanici. Uno degli ostacoli principali è la mancanza di informazioni standardizzate, comparabili e integrate sull'inquinamento da plastica di piccole dimensioni (micro e nano), compresa la loro abbondanza, le fonti, i punti caldi regionali di accumulo, la frammentazione e il trasporto nell'area di transizione costiera. Il progetto I-plastic, finanziato da JPI Oceans e realizzato da un consorzio multidisciplinare di esperti europei e brasiliani provenienti da cinque istituti e quattro paesi, di cui l'Università del Salento è il partner italiano, ha indagato il destino delle microplastiche (da 5 mm a 1 µm) e delle nanoplastiche (sotto 1 µm) dalla terra al mare, in regimi di flusso e climatici distinti, e la loro dispersione nell'oceano aperto.

A coordinare il gruppo di ricercatori italiani del Dipartimento di Scienze e Tecnologie, Biologiche e Ambientali dell'Università del Salento è il professor Sergio Rossi, docente di Zoologia, che ha guidato anche uno dei workpackage in cui è stato suddiviso tutto il progetto ovvero quello sullo studio degli effetti delle plastiche sul biota marino. UniSalento ha avuto la responsabilità di altri due workpackage: gli studi dei processi di frammentazione delle plastiche in ambiente marino tramite la tecnica di spettroscopia fotoelettronica a raggi X (XPS) di

cui è responsabile il professor Cosimino Malitesta, docente di Chimica analitica, e la caratterizzazione delle nanoplastiche, in capo al professor Giuseppe De Benedetto, docente di Chimica analitica.

«Nel progetto si sono approfondite le conoscenze di base relative a microplastiche e nanoplastiche, a cui si è aggiunto lo sviluppo di nuovi protocolli di caratterizzazione e determinazione di questi materiali, valutandone anche il bioaccumulo in alcune specie marine», spiega il professor Sergio Rossi. «tutte queste informazioni sono essenziali per capire il loro ruolo negli ecosistemi e sulla salute delle specie viventi. D'altra parte, abbiamo cercato soluzioni reali, come l'utilizzo di specie biorimediazioni tra cui spugne, ascidie e policheti specialmente in zone impattate come il Mar Grande di Taranto». E aggiunge: «Il ruolo dell'Università del Salento, tanto per l'unità di Zoologia quanto per quella di Chimica Analitica, è stato decisivo e ha rafforzato ancora di più la sua rilevanza internazionale con un progetto che dimostra quanto è importante la cooperazione tra gruppi di lavoro diversi».

I risultati principali del progetto I-plastic si sono concentrati sul ruolo del sistema fiume estuario nell'inquinamento da plastiche degli oceani con i suoi potenziali impatti. Trattandosi di uno degli habitat naturali più produttivi nel mondo, ciò rappresenta una seria minaccia per le specie acquatiche e per la salute umana. Altro importante risultato è stata la messa a punto di un metodo

innovativo per la determinazione quantitativa delle nanoplastiche in organismi, i cui risultati sono in via di pubblicazione sulla rivista Communications Earth & Environment della serie Nature.

Sono stati raccolti in un documento che elenca dieci informazioni a disposizione di scienziati, divulgatori scientifici e consulenti in materia di politiche scientifiche per elaborare strumenti per la risoluzione del problema:

- 1) gli estuari sono i principali punti di accumulo di microplastiche;
- 2) l'inquinamento da microplastiche è ubiquitario negli estuari e nelle aree costiere adiacenti;
- 3) la concentrazione di microplastiche negli estuari è determinata dallo sviluppo urbano;
- 4) la distribuzione delle microplastiche negli estuari dipende dall'idrodinamica locale;
- 5) le correnti oceaniche, le maree e le onde possono trasportare le microplastiche nell'oceano a centinaia di chilometri di distanza dagli estuari nel giro di pochi mesi;
- 6) tutte le specie acquatiche presenti negli ambienti estuarini e in quelli adiacenti sono in qualche misura contaminate da microplastiche;
- 7) le microplastiche rappresentano una minaccia per i sistemi di barriera corallina;
- 8) i filtri possono rimuovere efficacemente le microplastiche dall'acqua di mare;
- 9) il polietilene a bassa densità (LDPE) è uno dei tipi più comuni di microplastica presenti negli estuari e nell'ambiente Marino;
- 10) l'inquinamento da nanoplastica rappresenta un grave rischio per gli organismi acquatici.

I-plastic è un progetto finanziato da JPI-Oceans attraverso il supporto delle agenzie di finanziamento nazionali, per l'Italia il Ministero dell'Università e della Ricerca (MUR). Fanno parte del consorzio: l'Istituto di Scienza e Tecnologia Ambientale dell'Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna), il Centro de Ciências do Mar e do Ambiente Facoltà di Scienze e Tecnologia dell'Università NOVA di Lisbona (Portogallo), il Dipartimento di Scienze e Tecnologie, Biologiche e Ambientali dell'Università del Salento (Italia) e l'Instituto de Ciências do Mar dell'Universidade Federal do Ceará (Brasile).

FIRMATO IN CINA IL PRIMO CONTRATTO DELLE NAVI A BATTERIA

Mini porta-Teu elettriche

SHANGHAI—Il 18 gennaio è stato ufficialmente firmato il primo contratto di navi porta-containere a propulsione elettrica pura a zero emissioni per vie navigabili interne in Cina. Secondo Imarine, il primo lotto di 2+18 navi porta-containere a zero emissioni a propulsione pura elettrica è rappresentato da navi pilota per navi porta-containere a scambio di energia da 120TEU, che verranno utilizzate sulle rotte logistiche verdi a zero emissioni del fiume Huangpu dopo il completamento.

Il progetto è stato sviluppato congiuntamente dalla China State Shipbuilding Corporation (CSSC), dalla State Power Investment Corporation (SPIC), dalla COSCO Shipping Group, dalla SIPG, dalla SAIC e dalla Tsingshan Holding Group. La spesa totale per le navi e le



batterie è stimata in oltre 1 miliardo di RMB. Con una lunghezza totale di circa 80 metri, una larghezza di 12,6 metri e una profondità di 4,1 metri, la nave porta-containere adotta un design a scafo aperto senza boccaporto e può trasportare 10 file, 4 colonne e 3 livelli di container standard.

Azionata da batterie agli ioni di litio come fonte di energia principale, la nave porta-containere è dotata di quattro unità di batterie di potenza containerizzate mobili, S-CUBE, sul ponte principale del traverso, e di due propulsori, che consentono emissioni zero di ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particolato nocivo e anidride carbonica.

Inoltre, la nave porta-containere è anche equipaggiata con il nuovo sistema di propulsione elettrica DC integrata a scambio di energia pure elettrica sviluppato dall'Istituto di ricerca CSSC 704, con tre alimentatori containerizzati, con due modalità di ricarica e scambio, adattandosi all'uso di diverse condizioni di supporto terminale e una singola ricarica e lo scambio può raggiungere un'autonomia di 360 chilometri.

SUI PEZZI DI STORIA ABBANDONATI NEI PORTI

Meno ruggine, più "memoria"

LIVORNO—Quanti antichi cannoni navali ad avancarica, spesso pezzi unici di artigianato militare di secoli fa, sono ancora presenti nei porti italiani? Utilizzati a fine carriera come modeste bitte d'ormeggio per i velieri, figurantesi o anche oggi in banchine secondarie, spesso coperti di ruggine. Un brutto spettacolo di abbandono che non fa onore ai porti e a chi li gestisce.

Come sempre, alcune realtà portuali li hanno recuperati, restaurati e utilizzati come ornamenti degli scali o delle darsene: non tanto come sim-



Nella foto: Un vecchio cannone bitta nell'avamposto Mediceo di Livorno.

boli o strumenti di guerra - non sarebbero in grado di far più alcun male - ma come opere artigianali del passato, memorie della storia dei porti stessi, a volte anche di episodi celebri.

A cicli carsici, il recupero di questi reperti - certo non facilissimo, trattandosi di spaccare antiche banchine, peraltro non operative - viene sollecitato dagli appassionati della storia nazionale e locale. In tempi di lodevole impegno delle AdSP anche sul recupero dei monumenti, il messaggio potrebbe entrare a far parte di queste iniziative.

IMPORTANTE BANDO PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE

Specialista del Trasporto

LA SPEZIA—È stato pubblicato il bando per iscriversi al corso di "Specialista del Trasporto", realizzato da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica in collaborazione con Triacca Trasporti.

Si tratta di un'innovativa figura professionale, altamente qualificata - dice il bando - in grado di coniugare competenze specializzate con il possesso di specifiche abilitazioni e patenti e con un valore quindi molto importante per la singola persona, sia a livello formativo che occupazionale.

Lo Specialista del Trasporto sarà infatti in grado di svolgere mansioni legate alla conduzione degli automezzi, carrelli, gru e piattaforme di lavoro, nonché



SCUOLA NAZIONALE TRASPORTI E LOGISTICA

svolgimento sia di sessioni teoriche sia di sessioni pratiche, svolte anche sui mezzi operativi. Il bando richiede che i candidati abbiano compiuto 21 anni di età e che siano in possesso della patente B. Non è richiesto invece alcun titolo di studio specifico. Il termine di scadenza per la presentazione delle domande di iscrizione è fissato dal bando alle ore 12.00 del prossimo 2 febbraio 2024. Per tutte le informazioni di dettaglio e per scaricare la documentazione per l'iscrizione, fare riferimento al sito web: Bandi 2024: Specialista del Trasporto - Scuola Nazionale Trasporti e Logistica (scuolatrasporti.com).



SINTERMAR

Servizi integrati terra-mare



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



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI

s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

AdSP, La Spezia innova

zioni strategiche con la creazione di servizi dedicati alla security e la cybersecurity, porto digitale, intermodalità e gestione delle infrastrutture ferroviarie, oltre a personale, formazione e benessere aziendale.

Tre le nuove direzioni nell'ambito dell'Ufficio Tecnico, necessarie per realizzare i principali interventi legati ai finanziamenti PNRR e per distribuire in modo equo i carichi di lavoro e le principali attività, in linea con gli obiettivi strategici dell'Ente, tra cui: sostenibilità ambientale, efficientamento energetico e Green Ports; pianificazione strategica, sviluppo e infrastrutture; sicurezza, viabilità e dragaggi. A queste direzioni si aggiungono la Direzione demanio, lavoro e formazione portuale e la Direzione amministrazione e programmazione finanziaria.

Questi i nuovi uffici: il servizio dragaggi, il servizio operativo/ispettivo portuale e il servizio ispettivo lavoro portuale; il servizio dedicato ai progetti di interazione porto/città tra cui i nuovi waterfront di La Spezia e di Marina di Carrara e per lo sviluppo della Zona Logistica Semplificata; il servizio dedicato alla viabilità e ai servizi per l'autotrasporto; il servizio dedicato al Molo Pagliari e alla nautica sociale; il servizio dedicato allo Sportello Unico Amministrativo per semplificare sempre di più la gestione delle istanze da parte degli utenti; il servizio dedicato all'archivio digitale ed ai progetti di digitalizzazione del patrimonio storico del sistema portuale.

Per il degretario generale dell'AdSP, Federica Montaresi: "Questa riorganizzazione rappresenta un passaggio fondamentale per l'Ente, necessario per permettere di traguardare gli obiettivi strategici e focalizzare le risorse, le competenze e le professionalità presenti al nostro interno, sulle attività, distribuendo al meglio i carichi di lavoro, al fine di accrescere la motivazione e far sentire ogni dipendente parte integrante del processo di trasformazione dei nostri porti, in parte già in atto, ma che già nel corso di questo anno vedrà importanti e concreti avanzamenti."

Transpotec Logitec

aziende che hanno già aderito. Da sottolineare proprio come a Milano siano in corso serrate polemiche per la riduzione della velocità urbana delle auto: e come il mondo del trasporto sia gomma si sia con sfrontando con l'eccesso degli Autovelo: eccesso che ha generato "Fleximen" e la sua crociata, fuori legge ma acclamatissima.

Sul fronte produttori del comparto automotive è già ricca l'offerta

in entrambe le manifestazioni: il mondo dei pesanti e dei commerciali leggeri ad oggi vede presenti a Transpotec Ford Trucks Italia, Koelliker, Renault Trucks Italia e Volvo Group Italia, hanno invece formalizzato l'adesione a NME Ayats, Isuzu, Karsan e Otokar.

Confermata l'adesione di IVECO e IVECO BUS, i brand che hanno rinnovato la fiducia in entrambi gli appuntamenti per presentare le rispettive novità sul piano del prodotto e dei servizi.

In relazione al Transpotec Logitec, Massimiliano Perri, direttore generale IVECO Mercato Italia, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di partecipare alla nuova edizione del Transpotec Logitec, un appuntamento strategico per l'evoluzione del nostro settore. Il Salone sarà la cornice ideale per lanciare sul mercato italiano tutta la nuova gamma IVECO, l'ultima generazione di veicoli leggeri, medi e pesanti, completamente rinnovati e incentrati sulle esigenze dei nostri clienti. Una line-up all'avanguardia, basata su un approccio multi-tecnologico, integrata da una gamma di servizi progettata per offrire soluzioni di mobilità complete. In un settore altamente dinamico, il brand IVECO è diventato partner di fiducia dei suoi clienti, supportandoli nell'affrontare il cambiamento e nel superare con successo le sfide di ogni giorno. Grazie alla creazione e all'affermazione di un ecosistema sostenibile di prodotto e servizi, IVECO continua a guidare la strada del cambiamento verso altrettanti successi".

In vista dell'appuntamento a Next Mobility Exhibition, Gianluca Annunziata, direttore generale IVECO BUS Mercato Italia, ha affermato: "IVECO BUS offre una gamma di trazioni sempre più completa, dalle alimentazioni tradizionali a quelle alternative, come l'elettrico, l'idrogeno e il biometano, soluzioni sostenibili che rientrano in un importante percorso di decarbonizzazione, in virtù del quale sarà sempre più fondamentale la collaborazione tra costruttori, istituzioni e aziende del settore energetico. Proponendosi come partner di aziende di trasporto pubblico, grazie all'offerta di una gamma completa e a servizi efficienti pensati per il cliente, IVECO BUS consolida il proprio ruolo di leader del settore a livello italiano ed europeo, garantendo una copertura a 360°, dal veicolo alle stazioni di ricarica, passando per la consulenza, la gestione delle flotte e delle ricariche. Raggiungere la mobilità sostenibile è un impegno costante per IVECO BUS e siamo lieti di rinnovare la partecipazione a Next Mobility Exhibition con soluzioni di trasporto in grado di aprirsi alle nuove sfide della mobilità".

Logiche di sistema - Transpotec Logitec e NME manterranno ciascuna la propria identità e il proprio progetto, ma offriranno al contempo agli operatori l'opportunità di interessanti punti di contatto. Per entrambi gli eventi filo conduttore sarà l'evoluzione della mobilità, con un focus importante sui nuovi mezzi e le alimentazioni alternative,

e le prospettive infrastrutturali, che costituiscono un elemento chiave per favorire e sostenere la transizione energetica.

Altro punto di contatto tra i due mercati ed elemento strategico della svolta sostenibile sarà la mobilità urbana. Da una parte soluzioni green per il trasporto merci nell'ultimo miglio, come van elettrici e offerte di micro-mobilità, dall'altra soluzioni integrate per il trasporto di persone che offrano alternative all'uso massivo dell'auto privata quali bus, treni, bici, auto e monopattini in sharing, fino alle navette a guida autonoma e alla futuristica air mobility. Questi alcuni esempi su cui aziende, istituzioni e operatori in visita alle due manifestazioni avranno modo di confrontarsi.

Entrambi gli eventi proporranno, accanto allo spazio espositivo, un ricco calendario di iniziative, convegni e workshop in cui approfondire ed analizzare i diversi temi all'ordine del giorno e mettere le basi per affrontare le sfide del trasporto e della logistica: un'occasione per scoprire nuove tecnologie e soluzioni per raggiungere l'obiettivo comune di una mobilità sostenibile e sicura per tutti.

L'appuntamento con NME-Next Mobility Exhibition è a Fiera Milano dall'8 al 10 maggio 2024. Transpotec Logitec si svolgerà invece dall'8 all'11. Gli operatori in visita potranno visitare entrambi gli eventi con un solo titolo di ingresso.

APERTA LA CAMPAGNA SUI COLLEGAMENTI NEL MEDITERRANEO

Grimaldi, prenotare con gli sconti



NAPOLI - Con Grimaldi Lines - scrive il gruppo - è già tempo di dimenticare il freddo dell'inverno per pensare ai colori della primavera e al caldo sole estivo! La compagnia di navigazione ha infatti lanciato la promozione speciale per le vacanze di primavera ed estate, che consente di prenotare il prossimo viaggio via

mare verso le più belle destinazioni del Mar Mediterraneo, con anticipo e ad un prezzo conveniente.

Si tratta del New Advanced Booking, che prevede il 20% di sconto (diritti fissi, costi EU ETS e servizi di bordo esclusi) sul passaggio nave e sui supplementi per le sistemazioni, i veicoli e gli animali domestici

al seguito, per tutte le prenotazioni effettuate entro il 30 aprile 2024, su partenze selezionate tra il 6 maggio e il 30 settembre 2024.

L'offerta è valida sui seguenti collegamenti da/per Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia: Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Livorno-Palermo, Napoli-Palermo, Civitavecchia-Barcellona, Porto Torres-Barcellona, Brindisi-Igoumenitsa, Brindisi-Corfù e viceversa. Lo sconto è cumulabile con tutte le altre promozioni attive al momento della prenotazione, con le convenzioni e le partnership, con tutti i codici sconto e con le tariffe speciali dedicate ai passeggeri nativi e ai residenti in Sardegna e in Sicilia.

Prenotare con anticipo usufruendo della promozione New Advanced Booking è il modo migliore per pianificare le vacanze e per navigare nel sole del Mediterraneo, insieme alla famiglia o in gruppo con gli amici, a bordo delle accoglienti navi della flotta Grimaldi Lines.

Per ulteriori informazioni e prenotazioni. Sito: www.grimaldi-lines.com - www.minoan.gr; e-mail: info@grimaldi.napoli.it - call center: 081 496444.

DURO INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELLE CDC CONTRO L'ANAS

Nodo Aurelia, ancora nuovi intoppi?



GROSSETO - È una delle "neverending story" più note e

più incredibili del paese Italia: quella della statale Aurelia tra Cecina e Capalbio (ma anche più sotto) da oltre mezzo secolo in attesa che l'antico tracciato romano

per i carri a buoi venga adeguato ai traffici moderni. Una battaglia epocale sulla quale si sono spesi i vano governi, governanti, popolazioni. E che è costata la vita anche a uno dei ministri che più l'aveva sostenuta, Altero Matteoli, morto proprio in un incidente sul tratto peggiore dell'Aurelia grossetana. Non bastano i guai attuali, tanto che si preannunciano rimedi peggiori del male. Almeno a sentire il presidente della Camera di Commercio di Livorno e Grosseto Riccardo Breda, da tempo molto parco di presenze sulla stampa nazionale. Ora Breda si fa sotto.

"La decisione di Anas di chiudere alcuni incroci a raso sulla statale Aurelia crea ulteriori disagi a un territorio che già è in sofferenza" - dice sulla questione che da giorni sta animando il dibattito pubblico in provincia di Grosseto - "È innegabile che la statale Aurelia vada messa in sicurezza, come da anni chiediamo a più riprese; ma limitarsi a chiudere alcuni varchi, impedendo, per chi viaggia in direzione Roma di svoltare a sinistra e costringendo, quindi, gli automobilisti ad allungare il proprio tragitto non è certo la soluzione. Al contrario, è una procedura che crea disagi ai cittadini, costretti a percorrere più chilometri, ma soprattutto alle imprese che si spostano con autoarticolati, mezzi pesanti, trattori, motocarri e altri mezzi agricoli e che, in alcuni degli svincoli che saranno costretti a utilizzare, incontreranno difficoltà importanti di manovra. In sostanza

si sposta il pericolo di incidenti dalla strada principale a quelle secondarie. E tutto questo sarà ancora più evidente con la stagione estiva, quando, al traffico consueto si aggiungerà quello dei molti turisti che visitano il territorio".

"Se la chiusura dei varchi da parte di Anas corrispondesse a un contestuale lavoro sulle complanari - aggiunge Breda - anche in preparazione dell'adeguamento del Corridoio tirrenico, l'intervento avrebbe un senso e uno scopo diverso. Invece, la sensazione è che si intenda procedere a una chiusura che non darà seguito a nessun lavoro: interi centri rischiano di essere confinati e di rimanere in questa condizione per chissà quanto tempo. Siamo ancora in attesa, e il Ministero dei Trasporti non si è espresso in nessun senso sul futuro di questa arteria, di avere notizie sulla realizzazione del Corridoio Tirrenico che attendiamo da 55 anni. È arrivato il momento di avere certezze su come si intende procedere per il rinnovamento della statale, tenendo conto che la sicurezza dei cittadini è prioritaria, ma lo è altrettanto la necessità di consentire alle imprese del territorio di lavorare e di spostarsi, senza dover subire ulteriori disagi. Attendiamo, quindi, il prossimo incontro con Anas e ci auguriamo che il Governo prenda in mano, una volta per tutte, la situazione dando finalmente certezze a una comunità che da troppo tempo paga le spese delle scelte della politica fatte fino ad oggi".



SINTA SRL

TRADE AND DISTRIBUTION OF RUBBER'S INDUSTRY PRODUCTS

Tecnici della distribuzione per gomma naturale e lattice





AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

UNI EN ISO 9001:2015



OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20

Tel. 0586 888 718 ric.aut. - Fax 0586 899 121

E-mail: sinta@sinta.trade • Web: www.sinta.trade

1921
2021

Ignazio Messina & C.

FULL STEAM AHEAD, SINCE











HIGHLY SPECIALIZED PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO TRANSPORT SERVICES

WWW.MESSINALINE.IT

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

CON L'ISTALLAZIONE DEL PRIMO "STEEL" MODULARE VOLVO PENTA

Sanlorenzo punta all'idrogeno



VIAREGGIO – Sostenibilità e innovazione sono al cuore della partnership tra Sanlorenzo e Volvo Penta. Questa collaborazione testimonia - dice il cantiere - la centralità dell'impegno di Sanlorenzo sulla sostenibilità. Lo sviluppo di tecnologie innovative per la generazione di potenza carbon neutral rappresenta, infatti, il primo pilastro del Piano industriale 2023-25 e in questo ambito il gruppo opera attraverso accordi di collaborazione con i principali player mondiali

dell'energia e degli E-fuel, con l'obiettivo di rivoluzionare l'intera industria nautica.

Coerentemente con la rotta tracciata nella strategia "Road to 2030", Sanlorenzo si è posto l'obiettivo di varare nel 2024 il primo 50 Steel equipaggiato con sistema modulare Reformer Fuel Cell, in grado di trasformare il metanolo verde in idrogeno e successivamente in energia elettrica per alimentare tutti gli apparati di hotelierie, senza che l'idrogeno venga stoccato a

bordo; per poi arrivare, entro la fine della decade, al varo del primo superyacht alimentato unicamente a metanolo verde, vera risposta alla richiesta del settore nautico di generazione di potenza a emissioni zero.

Ciò sarà reso possibile dai continui investimenti in innovazione, dall'adozione di soluzioni tecnologiche all'avanguardia e dalla valorizzazione di collaborazioni con partner che condividono gli obiettivi di sostenibilità del settore nautico, qual è Volvo Penta. Ebe ha presentato in questi giorni a Düsseldorf l'innovativa IPS Professional Platform, sviluppata sul successo rivoluzionario del Volvo Penta IPS con miglioramenti in termini di efficienza, gamma di crociera estesa, maggiore velocità massima e accelerazione più rapida. Un sistema basato sull'efficienza, progettato per ottimizzare il consumo di carburante e ridurre le emissioni, e le cui caratteristiche tecniche ne permettono l'installazione su superyacht da 25 a oltre 55 metri di lunghezza con velocità massima da 12 a 40 nodi.

NAUTICA SULLE SPONDE DEL LAGO DI COSTANZA

Düsseldorf, primo salone dell'anno



Nella foto: Un aspetto del salone.

DÜSSELDORF – Il calendario dei saloni nautici internazionali si è aperto sabato scorso 20 gennaio con il Boot Düsseldorf che ha avuto anche questa volta quasi 50 mila visitatori e che chiude oggi con un nuovo record di affari. Düsseldorf, storico sito sulle rive del lago bavarese dove nei suoi pressi nacquerono e si svilupparono anche le "navi dell'aria", ovvero i primi dirigibili della Zeppelin, ha riaffermato il suo status di maggiore evento mondiale dedicato al mare e alle passioni del diporto nautico. Con quasi 1.100 barche e yacht all'interno dei suoi padiglioni, la fiera tedesca ha anche ribadito anche il suo status di più grande salone nautico al coperto al mondo.

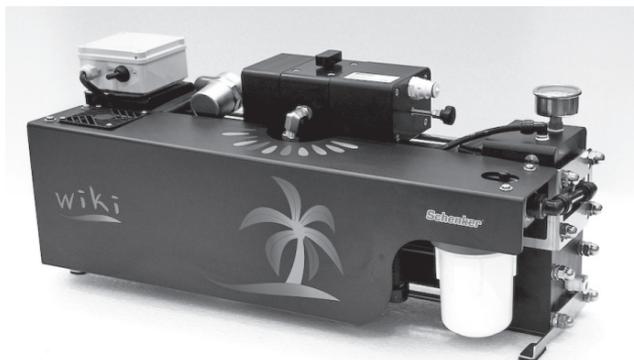
Il boot Düsseldorf è una kermesse che si estende su circa 220.000 metri quadri di padiglioni - il

quartiere fieristico della Messe di Düsseldorf, uno dei più grandi d'Europa, compresi gli spazi esterni ha un'area di 262.000 mq - e s'impone quindi come una delle principali piattaforme internazionali per gli affari nel settore delle barche, degli yacht e degli sport e del turismo legati all'acqua. Un evento che attira non solo appassionati ma anche 40.000 professionisti del settore, dai gestori di scuole di surf e vela fino agli operatori che gravitano attorno al mondo degli yacht e dei servizi a essi dedicati, offrendo loro un programma dedicato di seminari specializzati. Da sottolineare la partecipazione italiana dei cantieri e anche dei visitatori: ci sono stati i principali cantieri della vela e del motore, con la consueta grande sfilata di gommoni e di natanti.

Sia pure in un clima internazionale che non favorisce certo la voglia di disimpegno, la nautica - specie la grande nautica - si è confermata leader delle proposte "scacciapensieri": con la prevalenza delle imbarcazioni medi-grandi, ma anche con una lusinghiera crescita di interesse e di affari nel comparto delle barche fuoribordo, dove stanno avanzando proposte nuove sia nel campo delle motorizzazioni che dello spazio. La soluzione delle murate abbattibili per godersi vere e proprie piattaforme aperte in ancoraggio sta diffondendosi. Come c'è un'apertura - sia pure dava guardia - per i fuoribordo elettrici e con i primi addirittura ad idrogeno. Una conferma che anche nella nautica avremo presto vere e proprie rivoluzioni.

IL MICRO-DISSALATORE ADATTO ANCHE ALLE BARCHETTE

Piccolo genio per l'acqua



LUCCA – Con il nuovo dissalatore portatile di Schenker, presentato nella newsletter di "Vela", si può avere acqua dolce a bordo di qualsiasi imbarcazione senza dover installare una macchina ingombrante e pesante. Wiki si attiva in pochissimi minuti, semplicemente attraverso i raccordi ad innesto rapi-

do. In più si può scegliere di attivarlo solo quando serve, per esempio quando ci si trova fermi in rada, e si trasporta facilmente su e giù dalla barca (o da una barca all'altra) con l'apposita borsa. L'utilità di questo macchinario si moltiplica su barche di piccole dimensioni, che non hanno fisicamente spazio

per installare un dissalatore fisso, e non hanno grandi necessità di acqua dolce a bordo. Per queste situazioni, Wiki di Schenker è "la" soluzione.

Il funzionamento del dissalatore sfrutta, come tutta la linea di Schenker, il principio dell'osmosi inversa. Per attivare la produzione oraria di 30 litri di acqua dolce non serve installare il dissalatore, basta collegare i tubi dalla superficie del mare al serbatoio della barca, e il gioco è fatto in pochi minuti. L'alimentazione di Wiki (che in hawaiano significa appunto "rapido", "veloce") avviene a 12V e il consumo è inferiore ai 110 watt, grazie al recupero di energia del sistema sviluppato da Schenker. Questa geniale soluzione è ottima per chi non ha spazio sulla propria imbarcazione, oppure non ha la possibilità di effettuare installazioni invasive, ma è perfetta anche come dissalatore di backup a bordo di qualsiasi barca. Pesa 26 kg e misura 71 x 31 x 22,8 cm, viene fornito con una comoda sacca per il trasporto.

CON LA PARTENZA DEL CAMPIONATO DI FLOTTA

Viareggio, patria delle Star



VIAREGGIO – Con la prima prova disputata precedente fine settimana, con vento debole sui 5 nodi e mare calmo, ha preso ufficialmente il via il campionato di Flotta Star 2024 organizzato su delega della Fiv dalla Società Velica Viareggina nelle acque di Viareggio, considerato campo di regata ottimale dalla Classe sulla quale si cimentano i migliori velisti di tutti i tempi.

La vittoria di giornata è andata dall'equipaggio di casa formato da Giorgio Galli e Alberto Mugnaini (Ita 8155 Petronilla, Flotta Perla della Versilia) che ha preceduto i compagni di Flotta Graziano Bonanno con Nicolas Serravalle (Ita 8569 Machiavelli PdV) e Luca Massacesi con Claudio Parboni (Ita

8382 Starnuto, Viareggio).

UdR in questa prima manche è stato Silvio Dell'Innocenti.

Il Campionato di Flotta 2024, articolato su sette prove complessivamente, dopo gli appuntamenti di domenica 4 febbraio e domenica 3 marzo, si concluderà il 14 aprile con le ultime regate in programma e le premiazioni presso la base nautica della SV viareggina: i primi tre equipaggi classificati saranno premiati dai rispettivi Capitani di Flotta.

Le iscrizioni a questa manifestazione sono aperte a tutte le Star ma la classifica finale sarà disposta soltanto per le Flotte di Viareggio, Perla della Versilia e Forte dei Marmi. Se si effettueranno tutte le sette regate previste, sarà possibile

applicare due scarti. Se, invece, le prove valide fossero solo 4, 5 o 6 se ne potrà scartare una soltanto.

Nel prossimo mese di febbraio, oltre alla seconda tappa del Campionato di Flotta, la SVV ospiterà anche un'altra classica manifestazione riservata alla Classe Star: sabato 17 e domenica 18 Febbraio si scenderà, infatti, in mare per l'edizione 2024 del tradizionale Trofeo Burlamacco.

La Società Velica Viareggina aveva chiuso il 2023 con la consegna della prestigiosa Stella d'Argento ottenuta per i meriti sportivi raggiunti dai propri Soci in questi anni di attività sportiva: un grandissimo risultato, arrivato a cinque anni dalla Stella di bronzo, che ha premiato gli sforzi e l'impegno profuso in questi anni dal sodalizio presieduto da Paolo Insom.

Viareggio che ospita una delle più importanti Flotte Star di tutto il mondo, seconda soltanto come numero di Star alla Flotta di Miami in Florida, vuole diventare un punto di riferimento - l'unico polo in Italia - per gli Under 30 e pertanto la Velica Viareggina offre inviti esclusivi, sconti speciali, agevolazioni e imbarcazioni a disposizione per i giovani Under 30 e tante iniziative per coinvolgere anche i giovani nel meraviglioso mondo della classe Star, potente e tattica di bolina, agile e planante di poppa. Chi fosse interessato potrà trovare informazioni anche sui i siti e sui canali social Facebook e Instagram e dell'International Star Class e della Velica Viareggina.

DALLO SPECIALISTA IN ELETTRONICA FURUNO

"Fishfinder" ultimo grido



MILANO – Furuno, notissimo brand dell'elettronica nautica, ha presentato FCV-600 e FCV-800, due nuovi fishfinder adatti sia ai pescatori appassionati che ai professionisti. La sua potenza e le sue tecnologie, come le due sonde simultanee TruEcho CHIRP e CW, sono valse all'FCV-800 la vittoria come Best New Product NMEA 2023. A convincere la giuria sono state anche le molteplici opzioni per quanto riguarda la connettivi-

età e la compatibilità del nuovo ecoscandaglio di casa Furuno, che grazie al WiFi integrato si connette anche all'applicazione dedicata per smartphone o tablet.

A parte le dimensioni del display LCD TFT a colori (8,4 pollici il più grande, 5,7 pollici il più piccolo) la tecnologia su questi due ecoscandagli è la medesima. Il principale punto di forza che differenzia l'FCV-800 dall'FCV-600 è la possibilità di utilizzare contemporanea-

mente le due sonde CW e CHIRP. Al tradizionale trasduttore CW ad onda continua, in grado di trasmettere il segnale su una singola frequenza, si abbina il nuovo TruEcho CHIRP che riesce a trasmettere il segnale modulato in frequenza lineare. Questa novità permette di sfruttare al meglio alcune funzionalità molto utili, anche in simultanea:

- migliora la risoluzione e la definizione dell'ecogramma CHIRP.
- ACCU-FISH: permette di valutare profondità (da 2 fino a 100 m) e dimensione (da 10 fino a 199 cm) dei pesci.
- Discriminazione fondale: consente di distinguere tra le varie tipologie di fondale (rocce, ghiaia, sabbia o fango) offrendo un'indicazione chiara della tipologia prevalente riconosciuta direttamente sul display, e di riconoscere eventuali relitti.

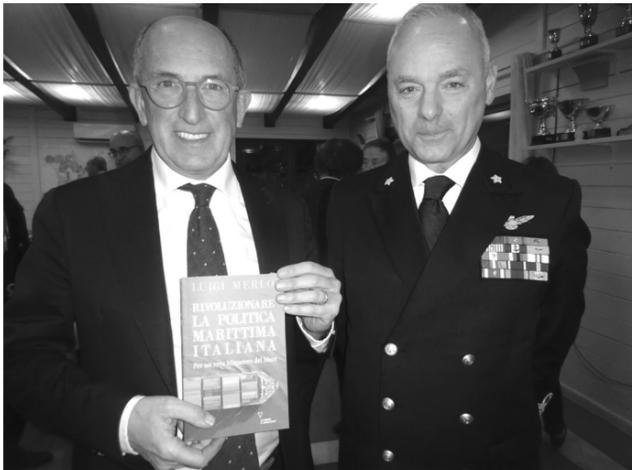
Oltre alla ricerca del pesce dunque, questi nuovi strumenti sono anche degli ottimi, accurati ecoscandagli.

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

*Est modus
in rebus*

**Se il mare si merita
un Ministero**



Nella foto: Il dottor Merlo con l'ammiraglio Ribuffo.



Nella foto: Il tavolo del Propeller con (da sinistra) Barbera, Merlo e la presidente Gloria Giani.

di riflessione, non posso fare a meno di una conclusione, di solito messa in fondo ai bla-bla-bla. La conclusione è che le fatiche di Sisifo erano un gioco rispetto a quello che il governo (un governo) dovrebbe fare per accorparsi in un unico Ministero del mare tutte le competenze relative, oggi distribuite (lo ha ricordato dal lato del pubblico il marittimo consultant Angelo Roma) tra ben 11 dicasteri. Perché missione quasi impossibile? Perché gli intrecci sono complessi: e perché ogni Ministero è aggrappato con le unghie e i denti ai propri poteri, tanto che a volte - parecchie volte - i processi si fermano non per difficoltà reali ma per i conflitti di competenza tra uffici. Abbiamo a che fare con uomini spesso sconosciuti, spessor di seconda linea, ma che esercitano nei fatti un potere immenso. Molleranno?

Luigi Merlo, nel presentare il suo libro "Rivoluzionare la politica marittima italiana" ha usato a ragione una parola forte: rivoluzionare. Luigi non è uno di primissimo pelo, né uno che non conosce i meccanismi reali. Oggi è il titolare dei rapporti istituzionali per l'Italia del colosso MSC e presidente di Federlogistica: non poco. Ma ha mangiato pane e porti fin da ragazzo: come politico, come presidente dell'AdSP di Genova, come esperto, come assessore regionale, come presidente di Assoporti, come giornalista pubblicista, come analista. E dovrei aggiungere altro. È diplomatico quanto basta, ma si fa capire. La sua tesi è limpida. L'Italia è il suo mare, sia sul piano culturale che economico, logistico, anche politico: le guerre interne tra poteri frammentati sono una yattura, il governo deve accettare la sfida. Diplomatico, ma concreto. L'attesa riforma deve correggere le storture della prima, che pure non era male, e i tentativi falliti della riforma del 2016/7.

Altrettanto concreto, ma tutt'altro che diplomatico invece Federico Barbera. Anche Federico non è di primo pelo, anzi. Da quando era un giovane rampante (ebbe anche brevi velleità culinarie) ha scalato cariche locali e nazionali con il ritmo di una mitragliatrice: Interporto Vespucci, terminal TCO, Piombino terminal, presidente nazionale Fise-Uniport... mi fermo, perché torno sulla diplomazia. Federico è un sanguigno, da una vita come imprenditore ha mangiato tanto fiele - si è capito bene - proprio per le quotidiane e spesso stupide lotte con la burocrazia, con i burocrati, con le norme fatte male e qualche volta male interpretate. L'altra sera ha vuotato il sacco, sparando sul volgo e sull'inclita. In sintesi: portualità e logistica potrebbero essere gioielli, se invece di una riforma "tradita" ci fossero norme chiare, unite d'intenti e valorizzazione delle potenzialità. Pagare nei porti chi lavora e solo quando lavora, e non scaricare sulle imprese gli aumenti del carovita. Ministero del mare? Più delle etichette, contano sostanza e volontà di fare e di lasciar fare il bene del lavoro.

Gli interventi di Luciano Guerrieri, presidente dell'AdSP, del suo segretario generale avvocato Matteo Paroli, del sindaco di Livorno Luca Salvetti, dell'assessore comunale ai porti Barbara Bonciani, hanno esposto i punti di vista delle autorità che su questo marasma di leggi, leggine, non leggi e contenziosi devono fare quotidianamente la lotta. Tutti d'accordo sulla necessità di una riforma che tenga presente anche i cambiamenti tecnologici avvenuti dal '94 (anno della riforma: Guerrieri ha ricordato che le gru dei container in porto hanno come media 30 anni, anche se quelle di Lorenzini in realtà sono molto piaceri attuali), che supporti i temi climatici, che faccia entrare le imprese nei comitati portuali, oggi troppo rigidamente "pubblicisti" e sindacalizzati. C'è tanto da fare, tantissimo: l'avvocato Luca Brandimarte, giovane testa d'uovo del Propeller e di Assarmatori, ha tirato conclusioni che voglio sperare elaborerà anche in un intervento su queste colonne. Sarà importante, anche perché l'analisi e gli impegni dei giovani sono determinanti specie per domani. Già da domani mattina.

**Da La Spezia:
"Più mare"**

fra l'altro dando vita alla proposta di un Ministero del mare - ma che la crisi medio-orientale e in particolare i rischi che incombono sulle rotte marittime nel Mar Rosso e via Suez sono destinati a generare pesanti ripercussioni sul traffico in Mediterraneo e sul ruolo dell'Italia al centro dello stesso - è urgente e indispensabile che l'apparato produttivo, e quindi anche Confindustria, faccia sentire la sua voce entrando nel vivo di queste tematiche con una posizione di forte coinvolgimento".

"È giunto il momento - afferma Giorgio Bucchioni, presidente degli agenti marittimi spezzini, sottolineando per altro come Confindustria La Spezia, in controtendenza, abbia sempre mantenuto attivo e vivace il dibattito su queste problematiche - di virare di bordo e di far sviluppare all'interno della Confederazione un nucleo forte e competente in grado di affrontare da protagonista le tematiche del mare, degli scenari mediterranei, della portualità e di un sistema logistico che oggi rappresenta mediamente il 20% del valore della produzione industriale. Un primo segnale è arrivato dall'Ufficio studi Confindustria ma ora è indispensabile che la Confederazione si candidi a svolgere un ruolo di protagonista in questo dibattito sul rapporto inscindibile fra mare e industria che è di importanza vitale per il Paese e che va portato avanti con decisione".

**L'ETS dell'UE:
le regole**

rotte fondamentali.

Seguendo lo stesso principio di altri settori ETS dell'UE, le compagnie marittime sono tenute a monitorare attivamente le loro emissioni e ad acquisire e consegnare quote dell'UE (EUA) per ogni tonnellata di emissioni di gas a effetto serra segnalate. Questa integrazione si basa sull'attuale sistema di monitoraggio, segnalazione e verifica dell'UE per il settore marittimo, istituito nel 2015 come primo passo verso la determinazione dei prezzi delle emissioni di gas a effetto serra in questo settore.

Per garantire una transizione graduale, gli obblighi di consegna saranno introdotti gradualmente tra il 2025 e il 2027. 2025: le imprese devono consegnare le EUA che coprono il 40% delle loro emissioni segnalate per il 2024; 2026: per il 70% delle loro emissioni segnalate per il 2025; Dal 2027 in poi: per il 100% delle loro emissioni segnalate nell'anno precedente.

L'UE sottolinea che incanalerà le entrate generate nel Fondo per l'innovazione, per sostenere la sua missione di guidare l'innovazione nel settore marittimo e accelerare gli sforzi di decarbonizzazione dell'Unione.

L'estensione dell'ETS dell'UE al settore marittimo è parte integrante del pacchetto politico completo "Fit for 55" dell'Unione europea. Adottati il 16 maggio 2023, questi regolamenti sono entrati ufficialmente in vigore il 5 giugno 2023. Segnano una pietra miliare significativa per l'ETS dell'UE, ponendo di fatto lo scambio di emissioni al centro dell'agenda di decarbonizzazione dell'UE: ma sono anche al centro delle critiche per l'incidenza sui costi che si riflette, alla fine della catena, in modo ben più pesante sul tenore di vita delle famiglie, senza ridurre di molto l'inquinamento reale.

**Stazione merci
sul ferro**

porto della Spezia si doterà di una moderna stazione merci, capace di movimentare il 50% dei container che transitano attraverso il porto della Spezia via treno, secondo gli obiettivi del Piano Regolatore Portuale.

SWIFTRAIL permetterà di sviluppare - sottolinea l'AdSP - anche un'attività dedicata all'analisi dell'ottimizzazione dei flussi ferroviari da e per il porto della Spezia,

con particolare attenzione al potenziamento della linea Pontremolese.

"L'ottenimento di questo finanziamento rappresenta un risultato straordinario per il nostro Ente - conferma il presidente Marco Sommariva - sia per l'entità del finanziamento, sia per il progetto della nuova stazione di La Spezia Marittima. La Commissione Europea ha riconosciuto la bontà del progetto e la maturità dei lavori, che infatti partiranno già a febbraio. Il lavoro di questi mesi, che ha portato all'ottenimento del finanziamento, testimonia l'attenzione che l'AdSP sta ponendo sul trasporto intermodale e, nello specifico, sulla ferrovia, da sempre elemento di eccellenza del porto spezzino nel panorama italiano ed europeo. L'ottenimento di questo finanziamento è motivo di grande soddisfazione e orgoglio - continua Sommariva - perché SWIFTRAIL è il risultato di un lavoro iniziato da tempo e svolto in stretta collaborazione con la direzione competente del MIT, che ha portato all'inserimento del nostro porto all'interno delle reti di trasporto europeo TEN-T ad uso civile e militare. La maturità del progetto è frutto di un costante lavoro svolto dagli uffici di via del Molo che hanno interloquato con competenza e professionalità con i soggetti preposti all'approvazione dell'opera, a cominciare da RFI ed ANSFISA, per continuare con gli attori coinvolti operativamente dalla messa in servizio della nuova stazione, ovvero il Gestore Comprensoriale Unico della manovra (MIST/LSSR), i terminalisti e le

Imprese ferroviarie. Un ringraziamento va anche alla Marina Militare vista la specificità del bando".

**L'Avvisatore
avvisato**

alla torre blu dell'Avvisatore Marittimo per altri due anni. L'atto è il risultato delle decisioni prese dall'ultimo comitato portuale del 2023: decisioni sembra non all'unanimità, ma con la decisa contrarietà dell'autorità marittima, che sembra abbia sostenuto con argomenti forti l'importanza del servizio pubblico svolto dalla torre. Un servizio, è necessario ribadirlo, che coinvolge direttamente le manovre delle navi, le comunicazioni radio tra queste e il porto, le segnalazioni alle autorità, il meteo, le statistiche sugli arrivi e sull'utilizzo della banchina, la collaborazione con i piloti e le forze di polizia, l'assistenza alla nautica da diporto del Mediceo e dei Fossi, il Vts, la sicurezza alle imboccature dell'avamposto e tanti altri lavori volti 24/24 ore e 7 su 7 giorni, grandi festività comprese.

Nelle motivazioni richiamate dall'AdSP per la limitazione soli 2 anni (peraltro rinnovabili) della concessione, è richiamata la destinazione dell'area del Porto Mediceo dove sorge la torre (piazzale interno del Forte della Bocca) a servizi per la nautica da diporto, in relazione anche all'ormai prossimo "marina" della Porta a mare.

Confitarma, la squadra e il programma



Registro Internazionale.

Due cose su tutte: auspichiamo una rapida approvazione del Disegno di Legge Malan in discussione al Senato e continuiamo il lavoro proficuo aperto con le istituzioni, in particolare il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, che ringraziamo, per la semplificazione delle procedure e della Bandiera italiana.

• **green transition:** Le risorse finanziarie private, da sole, non sono sufficienti a sostenere, ricerca e innovazione per lo shipping per rispondere alle importantissime sfide della decarbonizzazione. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo.

L'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS rischia di affossare la competitività del settore. Bisogna agire subito.

"errare è umano", è altrettanto vero che perseverare è diabolico. E francamente non si capisce perché a Palazzo Rosciano ci sia chi sembra aver preso come fatto personale la cacciata dell'Avvisatore e della sua torre: malgrado le tante voci in difesa del servizio, tra le quali quelle del comandante marittimo della Toscana e comandante della Capitaneria.

Non è nostro compito, e nemmeno vogliamo assumercelo, quello di trovare la soluzione più logica al problema, diventato una questione da interrogazioni parlamentari quando potevano bastare poche e distensive parole. Per esempio: l'AdSP ha annunciato a spese pubbliche la costruzione della "sua" torre dei servizi sulla calata Orlando, un centinaio di metri più nord della torre azzurra dei Medici. Ci andranno piloti, ormeggiatori, battellieri: tutti servizi altrettanto benemeriti, che - per inciso - non avrebbero bisogno di torri. Perché allora non assicurare a quelli dell'Avvisatore che quando la torre AdSP sarà pronta ci sarà posto in cima anche per loro?

Il segretario generale dell'AdSP avvocato Paroli ci ha detto cortesemente qualche tempo fa che lo spazio ci sarà, e potrà essere una soluzione. Perché allora nell'ukase preannunciato non si conferma questa importante indicazione, invece - ci dicono - di imporre addirittura un deposito cauzionale ai gestori per la futura demolizione della torre blu? Dicevano i nostri padri latini: Est modus in rebus. Per favore Luciano, per favore Matteo, non avete già abbastanza liti in banchina?

Decreto Flotte. Dobbiamo continuare a lavorare tutti insieme per cercare una soluzione a una impasse evidente. Per questo abbiamo aperto un tavolo di lavoro con Fincantieri per individuare le migliori soluzioni per utilizzare le risorse disponibili nel modo più efficace per la transizione green dello shipping.

• **capitale umano e formazione:** Il lavoro marittimo rappresenta una componente preziosa e fondamentale delle nostre imprese. Stiamo vivendo una fase di carenza di personale ed è prioritario portare avanti il lavoro di semplificazione e aggiornamento della normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare. Così come proseguire nel percorso di valorizzazione delle opportunità occupazionali che l'Economia del Mare offre, già a partire dalle scuole.

• **sicurezza:** Come ci avete sentito dire spesso "un mare insicuro è un mare costoso".

La sicurezza della navigazione è fondamentale per la competitività dell'industria dei trasporti marittimi e del Paese. E questo è ancor più evidente oggi nella delicata situazione del Mar Rosso. Ringraziamo la Marina Militare e il Governo italiano che hanno accolto con immediata tempestività l'appello di Confitarma e degli armatori inviando prima Nave Fasan e ora Nave Martinengo nell'area".

Gli interventi dei vice presidenti

Mariella Amoretti, vice con delega all'organizzazione e al bilancio - "Una delle nostre priorità è la gestione, soprattutto nella prima delicata fase di applicazione dell'estensione del Registro Internazionale, di tutta la parte lavoristica, fiscale, previdenziale e assistenziale con i Ministeri e gli Istituti competenti.

Si tratta di una rivoluzione nel settore che rappresenta un forte vettore di competitività per l'industria dei trasporti marittimi nazionale, voluto dall'Ue.

Ci teniamo a ringraziare il MIT e la Direzione per il grande lavoro svolto e la professionalità dimostrata". Cesare d'Amico, vice e presidente del Gruppo Cyber/Maritime Security di Confitarma - "In Confitarma è stato aperto il primo tavolo sul problema della pirateria marittima che ha portato nel 2011 all'emanazione di una Legge fondamentale per garantire la sicurezza dei traffici e dei nostri equipaggi. Oggi le nostre istituzioni, Governo e Marina Militare, che ringrazio ancora, hanno saputo reagire prontamente alla nuova minaccia nel Mar Rosso anche grazie a questa esperienza maturata nella medesima area. Guardiamo con attenzione all'evoluzione della situazione, consapevoli che per tutti noi il bene primario è la salvaguardia dei nostri equipaggi che sono addestrati per lavorare non per fare la guerra".

Guido Grimaldi, vice con delega al marketing associativo - "Sono onorato di aver ricevuto la delega per far crescere la nostra importante confederazione che è la casa degli armatori italiani.

C'è un lavoro importante da continuare nel Paese, anche sotto il profilo culturale, in quanto il mare per troppo tempo non è stato considerato per il giusto valore che ha.

In qualità di presidente del Gruppo Tecnico Transizione ecologica di Confitarma non posso non sottolineare l'impatto enorme che l'ETS avrà sul trasporto marittimo, così come, se non di più, la FuelEU Maritime. L'Italia deve incidere di più in Europa su temi di competitività così importanti".

Lorenzo Mataracena, vice e presidente Gruppo Tecnico Trasporti e logistica corto raggio e autostrade del mare di Confitarma - "È fondamentale che gli armatori siano coinvolti nell'iter di definizione delle infrastrutture portuali, specialmente per ciò che riguarda quelle propedeutiche alla transizione green.

L'infrastrutturazione dei porti italiani è storicamente in ritardo, ma ci sono molte risorse disponibili per gli investimenti nelle infrastrutture necessarie per permettere alle navi di utilizzare carburanti alternativi e per il cold ironing. Dalla realizzazione di una infrastruttura di combustibili alternativi adeguata e tarata sulle reali esigenze delle navi, dipenderà la competitività dell'intero sistema marittimo-portuale nazionale".

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

Ma le sirene esistono?



Nell'immagine: Il dipinto di William Etty su Ulisse e le Sirene custodito in un museo di Manchester.

Ogni tanto ci arrivano quesiti come questo: fanno parte, è vero, della più allargata cultura del mare e della navigazione, ma più che altro imbarazzano. Però ci scrivono i ragazzi di un Istituto Nautico (chiedono l'anonimato perché in fondo si sentono... a rischio sberleffi) quindi vogliamo dare loro spazio. La nota sul web:

Dopo un confronto in classe con un nostro insegnante, che ci ha raccontato qualche interpretazione moderna della leggenda di Ulisse di fronte alle sirene, è nata una discussione. Possibile che le sirene esistessero, o addirittura esistano? L'insegnante ci ha citato un recente "post" di un parlamentare, certa Tatiana Basilio, che ha detto testualmente: "Ci sono prove inconfutabili che esistono, sei scienziati le hanno anche viste"...

*

Confessiamo con rincrescimento che noi invece non le abbiamo mai viste, malgrado per mare ci abbiamo passato parecchio tempo. O almeno, non abbiamo mai visto quelle con la coda: le splendide creature incontrate per mare nei nostri verdi anni avevano tutte, oltre alle ragguardevoli tette, anche più che apprezzabili gambe.

Però non mettiamo in dubbio che ci sia chi ci crede: anche i primi navigatori spagnoli che percorsero il Rio delle Amazzoni, riferirono per scritto nei loro rapporti di averle incontrate. Solo in seguito si scoprì che erano lamantini femmine, specie di grosse foche con caratteristiche morfologiche tipiche, tra cui grosse mammelle. Per navigatori in astinenza da mesi, comprensibile che abbiano toppato.

Del resto il mito della donna acquatica, metà pesce come i loro corrispettivi tritoni, è diffuso in casi tutte le culture. Nella nostra si attribuisce alla sirena Partenope, che cercò invano di sedurre Ulisse, la fondazione di Napoli. E il cinema si è impadronito più volte delle sirene, fino alla celebre Sirenetta in cartoni animati di Disney. Poi c'è la Sirenetta simbolo di Copenaghen, poi ancora... ma ci vorrebbe un libro.



Nuove costruzioni, Demolizioni, Manutenzioni e Refit



-- ALL'INTERNO --

CISCO sull'IA e i suoi rischi.	a pag. 4
Crociere, meglio in coppia.	a pag. 4
Gas&Heat per l'ammoniaca.	a pag. 4
Seimila "falsi" scoperti on-line.	a pag. 4
Microplastiche, dieci "caveat".	a pag. 5
Mini porta-Teu elettriche.	a pag. 5
Meno ruggine, più "memoria".	a pag. 5
Specialista del Trasporto.	a pag. 5
Grimaldi, prenotare con gli sconti.	a pag. 6
Nodo Aurelia, ancora nuovi intoppi?	a pag. 6
Sanlorenzo punta all'idrogeno.	a pag. 7
Piccolo genio per l'acqua.	a pag. 7
"Fishfinder" ultimo grido.	a pag. 7
Düsseldorf, primo salone dell'anno.	a pag. 7
Viareggio, patria delle Staro.	a pag. 7
Gli interventi dei vice presidenti.	a pag. 8
Ma le sirene esistono?	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

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



delcoronascardigli.com

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



FREIGHT FORWARDING

PROJECT CARGO EXPERTISE

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

WAREHOUSING AND DISTRIBUTION

PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO



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