



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. 8

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 3 FEBBRAIO 2024

SECONDO IL PIANO ANNUNCIATO DAL VICEMINISTRO RIXI

UN "FOCUS" SULLE NUOVE PROSPETTIVE AL PROPELLER LIVORNO

L'Italia cerca accordi con porti del Nord Africa

Le nuove linee di traffici all'interno del Mediterraneo a partire dalla prossima Damietta - Trieste che sarà seguita dalle decisioni del G7 in Italia



Edoardo Rixi

ROMA - La situazione dell'area Mar Rosso è molto critica e gli scenari mutano rapidamente, perciò il MIT tiene aperto il tavolo di crisi e il monitoraggio. Il viceministro Edoardo Rixi ha fatto il punto sul tema annunciando che i MIT: "è al lavoro per stabilire partnership con porti del Nord Africa per ridurre la catena logistica".

Per i porti italiani, dopo le prime emergenze di gennaio, la situazione sembra "più tranquilla", in relazione alla crisi nel Mar Rosso (segue in ultima pagina)

L'energia da nave a banchina

Dal "cold ironing" al contrario, tutte le ipotesi di produzione di elettricità per mantenere i porti più "green"

LIVORNO - È uno dei temi del momento, sul quale s'innestano da una parte speranze, dall'altra scetticismi e anche ironie; queste ultime collegate all'esperimento fallimentare del primo impianto di "cold ironing" a Livorno, realizzato anni fa sulla banchina Sgarallino e andato in malora senza mai essere stato utilizzato. Si disse che era prematuro, e forse fu così. Oggi se ne riparla, su spinta (o imposizione, secondo alcuni) della stessa UE, con impianti di "cold ironing" più moderni, in progetto o già in costruzione in molti porti.

Su questa realtà, con focus proprio sul nuovo progetto livornese (che coinvolge anche Piombino e Portoferraio) è stato preannunciato un dibattito di approfondimento nel prossimo incontro del Propeller Club labronico. Si terrà lunedì 26 febbraio allo Yacht Club Livorno, con un'analisi estesa anche al



Microtunnel ora i lavori sulle sponde

LIVORNO - È alla fine, una volta che l'Eni ha deciso cosa fare da grande della raffineria di Stagno - vedi la notizia in queste stesse pagine (n.d.r) - si parte con i famosi lavori nel "microtunnel". A partire dal mese di aprile - riferisce l'AdSP - cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale.

Il programma dei lavori è stato illustrato due giorni fa ai terminalisti da AdSP, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di Porto e Corpo Piloti.

"L'opera - scrive l'AdSP - è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in (segue in ultima pagina)

ROMA - La nota questa volta è ufficiale, e segue le tante iscrizioni che abbiamo riportato nelle settimane scorse. Dopo tutte le approvazioni di legge, "Infra-capital, il ramo di investimenti infrastrutturali di M&G Plc e InfraVia Capital Partner, una società francese indipendente di capitale privato, co-azionisti di Gruppo Investimenti Portuali (GIP), hanno completato oggi la cessione della loro partecipazione del 100% in Terminal Darsena Toscana (TDT) al gruppo Grimaldi di Napoli. Nell'ambito della transazione uscirà dall'azionariato di TDT anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista di minoranza di GIP".

"Durante il periodo di proprietà e gestione - riferisce la nota dei (segue in ultima pagina)

In "consultiva" tutti i timori per l'indotto

LIVORNO - Dunque Grimaldi avrà, finalmente, i suoi spazi per rolo e rolpax in Darsena Toscana. Dopo tanto soffrire, e dopo la lunga, infinita querelle con la Porto 2000, è presumibile che i servizi dell'armatore napoletano trovino finalmente un po' di pace sulle sponde labroniche.

Certo, non tutti si sentono tranquilli: l'ha dimostrato l'ultima commissione consultiva dell'AdSP, che ha coinciso con l'annuncio uf- (A.F.) (segue in ultima pagina)

Noli marittimi: aumentati a tre cifre

GENOVA - I noli marittimi aumenteranno ulteriormente almeno fino alla metà di febbraio, a causa della crisi in corso nel Mar Rosso. Secondo le previsioni di Xeneta, sulla rotta Far East-Mediterraneo i noli spot aumenteranno dell'11% alla fine di queste settimane per raggiungere i 6.507 dollari: ovvero un aumento del 243% da metà (segue in ultima pagina)

processo inverso cioè all'energia elettrica dalla nave alla banchina. Quale sarà il sistema prevalente e operativamente più valido?

Ne parleranno, secondo gli inviti, la dottoressa Maria Gloria Gian Pollastrini (presidente Propeller Club Port of Leghorn); il dottor Giacomo Rispoli, (ceo MyRechemical S.r.l.); il dottor Damiano Landi, (coordinamento Attività Cold-Ironing e Idrogeno - TERNA S.O.a.); il dottor Paolo Ferrandino (segretario generale - FISE UNIPORT); il dottor Daniele Ciulli, (genera/manager Spezia & Carrara Cruise Terminal S.r.) e l'avvocato Luca Brandimarte (consigliere Propeller Club Port of Leghorn / Assarmatori) per le conclusioni. Sequirà cena.



PER MANUTENZIONE STRAORDINARIA FINO A OTTOBRE

OLT FSRU va in cantiere



LIVORNO - OLT Offshore LNG Toscana ha confermato che il terminale FSRU Toscana sarà sottoposto ad una manutenzione straordinaria in cantiere, con conseguente fermata dell'impianto, programmata dall'inizio (segue in ultima pagina)



Occhio a navigare in questi giorni al largo di Viareggio: c'è il rischio di beccarsi qualche cannonata. No, non è arrivata anche da noi la guerra: l'ordinanza della Capitaneria di Viareggio avverte che oggi, lunedì 8 e poi nei giorni 22, 28 e 29 febbraio, si svolgeranno dalle 8 alle 17 esercitazioni di tiri d'artiglieria dalla batteria di Punta Campagna. Quindi, tenersi alla larga, senza eccezioni. Chiunque ignorasse l'ordinanza sarà punibile ai sensi della stessa, oltre al rischio di beccarsi una cannonata. Per chi ama correre questi rischi ci sono tante (troppe) altre opportunità: basta spostarsi un po' ad Est nello stesso Mediterraneo.



I trattori di mezza Europa sono in rivolta contro le normative della UE che rischiano - secondo i coltivatori - di mettere fuori mercato i prodotti agricoli rispetto a quelli di importazione extra-europea, il tutto in nome di una politica ambientalista considerata più velleitaria che utile. Pensierino derivato: solo in campo marittimo l'armamento privato è all'avanguardia nell'accettare la transizione, con ingenti investimenti. Qualcuno corre troppo o qualcuno frena troppo?



Ci ricordano che ogni nuova infrastruttura portuale debba essere preceduta, per legge, da una accurata bonifica bellica. Operazioni costose, lunghe, a volte lunghissime e di non totale certezza di risultati. In teoria, giusto: in pratica, bonificare aree dove da più di mezzo secolo passano centinaia di navi al giorno, sono stati già fatti dragaggi, sono stati posati cavi sottomarini eccetera, può sembrare uno spreco di tempo e risorse. Esempio a Livorno: da mesi si bonifica l'area di mare della futura (speriamo) Darsena Europa, e l'unico reperto trovato è un tubo vuoto, inizialmente scambiato (allarme, allarme!) per un siluro. Anni fa fu una mina vagante a finire sugli scogli d'Antignano: ma era, appunto, vagante...



Le priorità assolute dell'informazione televisiva (ma anche di certa stampa) sono, in questi tempi di guerre, sterminio sistematico e crisi economiche, le vicende di Chiara Ferragni, biondisima eterea "influencer" che ci dicono influenze migliaia di followers. Ancora: nei confronti per l'audience TV, Bonolis con il suo scozziatissimo "Ciao Darwin" batte tutti i talk-show e anche i programmi più impegnativi. Non è che la gente la sera voglia solo evitare le cattive notizie e cerchi il riposo del cervello tra nani e ballerine?



IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 9)

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

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

Sogese
YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info

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

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

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 9)

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA																																								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	11	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>SP</th> <th>AN</th> <th>CIV.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC FIAMMETTA</td> <td>MT405A</td> <td>12-2</td> <td>9-2</td> <td>13-2</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC MADRID</td> <td>MT406A</td> <td>19-2</td> <td>16-2</td> <td>20-2</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC DYPHNA</td> <td>MT407A</td> <td>26-2</td> <td>23-2</td> <td>27-2</td> <td>5</td> <td>9</td> <td>19</td> <td>11</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS	MSC FIAMMETTA	MT405A	12-2	9-2	13-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC MADRID	MT406A	19-2	16-2	20-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC DYPHNA	MT407A	26-2	23-2	27-2	5	9	19	11	19
	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS																																
	MSC FIAMMETTA	MT405A	12-2	9-2	13-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																
	MSC MADRID	MT406A	19-2	16-2	20-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																
MSC DYPHNA	MT407A	26-2	23-2	27-2	5	9	19	11	19																																	
12	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CIVIT.</th> <th>SP</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC ANZU</td> <td>MC406A</td> <td>6-2</td> <td>9-2</td> <td>4-2</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC ALANYA</td> <td>MC408A</td> <td>13-2</td> <td>16-2</td> <td>5-2</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC SOFIA PAZ</td> <td>MC409A</td> <td>20-2</td> <td>21-2</td> <td></td> <td></td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	MSC ANZU	MC406A	6-2	9-2	4-2		Vedi	Vedi	Vedi	MSC ALANYA	MC408A	13-2	16-2	5-2		Serv.	Serv.	Serv.	MSC SOFIA PAZ	MC409A	20-2	21-2			19	19	19					
CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS																																		
MSC ANZU	MC406A	6-2	9-2	4-2		Vedi	Vedi	Vedi																																		
MSC ALANYA	MC408A	13-2	16-2	5-2		Serv.	Serv.	Serv.																																		
MSC SOFIA PAZ	MC409A	20-2	21-2			19	19	19																																		
13	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PUSAN C</td> <td>MA404A</td> <td>8-2</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>APL BOSTON</td> <td>ONNHTE</td> <td>15-2</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv. 4</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>CONTI CHIVARLY</td> <td>MA406A</td> <td>22-2</td> <td></td> <td>19</td> <td>(Via SP)</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	PUSAN C	MA404A	8-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	APL BOSTON	ONNHTE	15-2		Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	CONTI CHIVARLY	MA406A	22-2		19	(Via SP)	19	19									
SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																			
PUSAN C	MA404A	8-2		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																			
APL BOSTON	ONNHTE	15-2		Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.																																			
CONTI CHIVARLY	MA406A	22-2		19	(Via SP)	19	19																																			
13 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC AGRIGENTO</td> <td>407R</td> <td></td> <td>16-2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MAERSK PUELO</td> <td>408R</td> <td></td> <td>23-2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC NEW HAVEN</td> <td>409R</td> <td></td> <td>1-3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	MSC AGRIGENTO	407R		16-2						MAERSK PUELO	408R		23-2						MSC NEW HAVEN	409R		1-3										
SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																		
MSC AGRIGENTO	407R		16-2																																							
MAERSK PUELO	408R		23-2																																							
MSC NEW HAVEN	409R		1-3																																							
14	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC APOLLINE</td> <td>FJ405E</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>24-2</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC FEBE</td> <td>FJ406E</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>25-2</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC CELESTINO MARESCA</td> <td>FJ407E</td> <td></td> <td>16</td> <td>3-3</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC APOLLINE	FJ405E		Vedi	24-2	Vedi	Vedi	Vedi	MSC FEBE	FJ406E		Serv.	25-2	Serv.	Serv.	Serv.	MSC CELESTINO MARESCA	FJ407E		16	3-3	15	19	19									
SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																			
MSC APOLLINE	FJ405E		Vedi	24-2	Vedi	Vedi	Vedi																																			
MSC FEBE	FJ406E		Serv.	25-2	Serv.	Serv.	Serv.																																			
MSC CELESTINO MARESCA	FJ407E		16	3-3	15	19	19																																			
14 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC ILENIA</td> <td>FD407E</td> <td>14-2</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>15-2</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC AZRA</td> <td>FD408E</td> <td>21-2</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>22-2</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC KATRINA</td> <td>FD409E</td> <td>28-2</td> <td>16</td> <td></td> <td>29-2</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC ILENIA	FD407E	14-2	Vedi		15-2	Vedi	Vedi	Vedi	MSC AZRA	FD408E	21-2	Serv.		22-2	Serv.	Serv.	Serv.	MSC KATRINA	FD409E	28-2	16		29-2	19	19	19					
LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																		
MSC ILENIA	FD407E	14-2	Vedi		15-2	Vedi	Vedi	Vedi																																		
MSC AZRA	FD408E	21-2	Serv.		22-2	Serv.	Serv.	Serv.																																		
MSC KATRINA	FD409E	28-2	16		29-2	19	19	19																																		
15	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC MANON</td> <td>YA406A</td> <td>10-2</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC NINA F</td> <td>YA407A</td> <td>17-2</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2</td> <td></td> <td>5</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC MANON	YA406A	10-2	Vedi		Vedi	Vedi	MSC NINA F	YA407A	17-2	Serv.		Serv.	Serv.				2		5	19													
LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																				
MSC MANON	YA406A	10-2	Vedi		Vedi	Vedi																																				
MSC NINA F	YA407A	17-2	Serv.		Serv.	Serv.																																				
			2		5	19																																				
16	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC SANDRA</td> <td>YM406A</td> <td>10-2</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC ANNICK</td> <td>YM407A</td> <td>17-2</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td>5</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC SANDRA	YM406A	10-2	Vedi		Vedi	Vedi	MSC ANNICK	YM407A	17-2	Serv.		Serv.	Serv.				1		5	19													
LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																				
MSC SANDRA	YM406A	10-2	Vedi		Vedi	Vedi																																				
MSC ANNICK	YM407A	17-2	Serv.		Serv.	Serv.																																				
			1		5	19																																				
17	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>12</td> <td>7 e 8</td> <td>13bis</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			Vedi	Vedi	Vedi							Serv.	Serv.	Serv.							12	7 e 8	13bis									
LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS																																		
		Vedi	Vedi	Vedi																																						
		Serv.	Serv.	Serv.																																						
		12	7 e 8	13bis																																						
18	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC YAMUNA VI</td> <td>MT404A</td> <td>5-2</td> <td></td> <td>6-2</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC FIAMMETTA</td> <td>MT405A</td> <td>12-2</td> <td>9-2</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC MADRID</td> <td>MT406A</td> <td>19-2</td> <td>16-2</td> <td></td> <td>4</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS	MSC YAMUNA VI	MT404A	5-2		6-2	Vedi			MSC FIAMMETTA	MT405A	12-2	9-2		Serv.			MSC MADRID	MT406A	19-2	16-2		4											
LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS																																			
MSC YAMUNA VI	MT404A	5-2		6-2	Vedi																																					
MSC FIAMMETTA	MT405A	12-2	9-2		Serv.																																					
MSC MADRID	MT406A	19-2	16-2		4																																					

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE	VOY DA	CARICO DIRETTO PER:								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>BA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>GOA</th> <th>TS</th> <th>GIT</th> <th>CAT</th> </tr> </thead> </table>	BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT	
BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT				
	MSC MIA SUMMER MSC ASLI	AE405A AE406A	6-2 5-2 13-2 12-2		4-2 11-2			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
	MSC JENNY II MSC JULIANA MSC ALIX 3	AC405A AC406A AC407A		8-2 15-2	4-2 11-2 18-2			EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
	MSC SENA MSC GIANNA III MSC ANTWERP III	AB405A AB406A AB407A	8-2 10-2 5-2 15-2 17-2 12-2		7-2 9-2 14-2 16-2 21-2			PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
	MICHIGAN	AY405R			6-2			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
	MAERSK HOUSTON MAERSK HORSBURGH MAERSK CLEVELAND	403W 404W 405W			11-2 14-2 24-2			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
	MED SAMSUN MED TRABZON	AS405A AS406A	10-2 5-2 12-2		8-2			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
	SPIRIT OF CHENNAI LUEBECK	AA405A AA406A	7-2 4-2 14-2 11-2		6-2 13-2			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			

ANITA AL PARLAMENTO EUROPEO

Valichi alpini e problematiche



BRUXELLES – Una delegazione di ANITA, guidata dal presidente dell'associazione Riccardo Morelli e dal presidente della sezione trasporti Internazionali Massimo Masotti ha partecipato, presso la sede del Parlamento europeo a Bruxelles, all'evento "Europe and the Alps – How to keep a crucial region at the very core of the EU Policy", organizzato dalla rappresentanza italiana e fortemente voluto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini.

Durante il convegno è stato posto un focus sulla centralità strategica dell'arco alpino per la mobilità delle merci in Europa, allo scopo di sviluppare una progettualità condivisa per rendere il trasporto delle merci attraverso gli Stati membri maggiormente efficiente in termini operativi e di sostenibilità ambientale.

"I valichi alpini sono le connessioni fisiche tra i mercati produttivi, distributivi e di consumo intracomunitari e giocano un ruolo importante anche negli scambi da e verso i Paesi non UE" ha dichiarato il presidente Morelli, intervenendo nel panel dal titolo "Connectivity and

greening transport", ed ha inoltre evidenziato la necessità di superare i limiti all'attraversamento delle Alpi, soddisfacendo le esigenze di ammodernamento e di sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie in relazione agli obiettivi europei sulle reti TEN-T, sullo shift modale e sulla transizione ecologica.

"La strada è e resta una modalità indispensabile, anche se associata ad altre modalità trasportistiche. Il sistema della mobilità delle merci sull'arco alpino va affrontato attraverso una politica unitaria vera e un gioco di squadra tra i diversi attori perché l'unica cosa che non ci possiamo permettere è frenare lo sviluppo economico e sostenibile delle imprese, che ogni giorno si confrontano con un mercato globalizzato e sempre più concorrenziale" ha aggiunto Morelli, evidenziando come un sistema logistico europeo che funziona bene e senza interruzioni rappresenti un grande fattore di competitività e benessere per l'intera economia dell'UE e degli stati membri.

Il Ministro Salvini, sottolineando l'importanza degli investimenti

infrastrutturali europei per garantire l'intermodalità del trasporto delle merci ha condannato fermamente i divieti unilaterali imposti dal Governo austriaco, annunciando che nei prossimi giorni arriverà prima alla Commissione e poi alla Corte di Giustizia europea il quesito che il Governo italiano ha posto sulla legittimità di tali limitazioni, che danneggiano l'ambiente e l'economia, aggiungendo che "Se oggi gran parte del parco circolante dell'autotrasporto è nuovo e a basse emissioni è perché il settore ha investito su sé stesso e sul suo futuro e non perché qualcuno ha imposto per legge nuove tasse".

L'evento ha visto inoltre la partecipazione di diversi stakeholder del settore e importanti figure istituzionali europee, degli Stati membri e delle regioni coinvolte nella mobilitazione attraverso le Alpi, come la Commissaria per i Trasporti della Commissione europea Adina Vălean, che a margine del suo intervento ha stigmatizzato iniziative unilaterali richiamando alla necessità di un dialogo che ad oggi non ha portato risultati.

IN UNA GIORNATA DEDICATA AL PORTO E ALLE INFRASTRUTTURE

Il prefetto a Gioia Tauro



Nella foto: Un momento dell'incontro.

GIOIA TAURO – Significativa visita del prefetto di Reggio Calabria Clara Vaccaro nel grande porto del sud Tirreno. Dopo un incontro in Capitaneria e la visita lungo il canale portuale a bordo della unità dell'Autorità marittima, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha accolto il prefetto Vaccaro nei locali dell'AdSP.

Allo stesso tavolo Agostinelli ha voluto riunire le istituzioni politiche e militari, i rappresentanti delle sigle sindacali e i responsabili dei due terminal che, in sinergia, concorrono alla governance dell'infrastruttura portuale.

Tra i presenti, il sindaco di Gioia Tauro Aldo Alessio e di San Ferdinando Gianluca Gaetano, la direttrice dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Gioia Tauro, Rossella Tallarico, i rappresentanti dei Terminalisti, Rosy Ficara gene-

ral manager di Automar e Antonio Testi amministratore delegato di Medcenter Container Terminal, il Ten. Col. Gianluca Migliozi, comandante del Gruppo dei Carabinieri di Gioia Tauro, il Ten. Col. Danilo Persano, comandante del Gruppo della Guardia di Finanza di Gioia Tauro, il comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, C.F. (CP) Martino Rendina, e i rappresentanti provinciali delle sigle sindacali CGIL, CISL, UIL, UGL e SUL.

Nel corso dell'incontro il presidente Andrea Agostinelli ha illustrato le caratteristiche infrastrutturali del porto, soffermandosi sulla crescita dello scalo che, nell'anno appena trascorso, ha raggiunto il record dei traffici con 3.548.827 teus registrati da MedCenter Container Terminal e 363.942 autovetture movimentate da Automar.

Allo stesso tempo, il presidente Agostinelli si è soffermato sul

percorso intrapreso dall'Ente per offrire una sempre maggiore infrastrutturazione al porto, che oggi è chiamato a dover affrontare nuove problematiche, spiegando, in particolare, le conseguenze negative della direttiva europea Ets e, soprattutto, della crisi del Mar Rosso che ha generato limitazioni nei traffici portuali lungo il canale di Suez.

Particolare attenzione è stata, quindi, rivolta al capitale umano e quindi alla forza lavoro, fiore all'occhiello del porto di Gioia Tauro da tutelare e implementare.

A tale proposito, il presidente Agostinelli ha concluso illustrando il percorso che, nel 2017, ha portato alla nascita dell'Agenzia portuale, in scadenza nel 2024, attualmente in fase di trasformazione in impresa ex art. 17 - comma 5 - Legge 84/94 per garantire una maggiore flessibilità nei periodi di picco della produttività.



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



PER LO STORICO IMPIANTO ALLA PERIFERIA DI LIVORNO

ENI cessa sul greggio e converte



LIVORNO – Eni ha confermato con una nota sul proprio sito la decisione di realizzare la terza bioraffineria in Italia a Livorno, convertendo gli attuali impianti del greggio. Il progetto, annunciato nell'ottobre 2022 e per il quale è stata presentata istanza di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nel novembre 2022, è come altri in attesa del completamento delle autorizzazioni: a conferma che le VIA rappresentano oggi uno dei principali fattori di rallentamento delle conversioni produttive e dei nuovi impianti.

Come noto ENI prevede la costruzione di tre nuovi impianti per la produzione di biocarburanti idrogenati: un'unità di pretrattamento delle cariche biogeniche, un impianto Ecofining™ da 500mila tonnellate/anno e un impianto per la produzione di idrogeno da gas metano.

La conversione del sito industriale di Livorno, sul modello di

quanto già realizzato nel 2014 a Porto Marghera e nel 2019 a Gela, conferma la strategia di decarbonizzazione di Eni volta a raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050 e ad aumentare la capacità di bioraffinazione dagli attuali 1,65 milioni di tonnellate/anno agli oltre 5 entro il 2030.

In linea con la decisione strategica di convertire la raffineria di Livorno, che consentirà di assicurare un futuro produttivo e occupazionale al sito, Eni ha interrotto le importazioni di greggio e ha conseguentemente avviato la fermata delle linee produttive lubrificanti e dell'impianto Topping. La distribuzione di carburanti sul territorio sarà garantita dall'importazione di prodotti finiti e semilavorati.

Le aree dove sono previsti i tre nuovi impianti per la bioraffinazione sono già cantierizzate per i lavori preparatori e l'avvio della costruzione è previsto dopo l'ot-

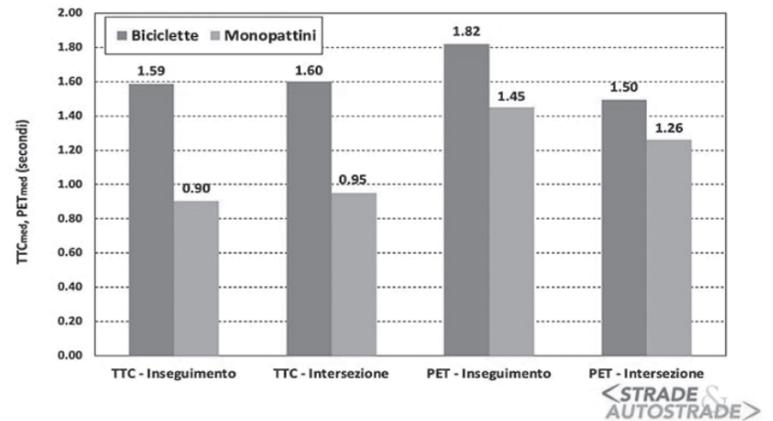
tenimento dell'autorizzazione di legge, con completamento e avvio entro il 2026.

Gli impianti saranno in grado di trattare diversi tipi di cariche biogeniche, prevalentemente scarti e residui di origine vegetale, per produrre HVO diesel, HVO nafta e bio-GPL. Eni, tramite Enilive, è il secondo produttore di biocarburanti idrogenati (HVO) in Europa e il terzo a livello mondiale.

La strategia di crescita è trainata dalla crescente domanda in Europa e in Italia di biocarburanti per la mobilità, sia per gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla RED III di recente approvazione (Renewable Energy Directive), sia per gli obblighi di immissione al consumo di biocarburanti in purezza definiti dalla normativa italiana. A livello globale, le stime prevedono che la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 65% nel periodo 2024-2028*.

DA UNO STUDIO SPECIALISTICO SU "STRADE&AUTOSTRAD"™

Gli E-monopattini e i rischi



Nel grafico: I valori medi degli incidenti.

ROMA – Negli ultimi anni, l'Europa ha promosso politiche di mobilità sostenibile che puntano alla riduzione dei veicoli privati e all'incremento della qualità della vita nelle aree urbane, promuovendo mezzi di trasporto ecologici come biciclette, e-bike e monopattini elettrici.

Tra questi, i monopattini elettrici hanno registrato una diffusione notevole, con 42.000 unità in condivisione e 50.000 di proprietà privata in Italia nel 2021. Nello stesso anno, infatti, i servizi di condivisione di monopattini elettrici costituiscono la metà dei noleggi totali, evidenziando una crescita significativa rispetto al 2020.

La rapida adozione dei monopattini elettrici in molte città europee è stata influenzata da diversi fattori, quali il costo accessibile, la sostenibilità, la flessibilità d'uso e la possibilità di utilizzo senza la necessità di una patente.

Tuttavia, il crescente utilizzo riferisce uno studio pubblicato su Strade&Autostrade - ha portato a un aumento degli incidenti stradali correlati a tali veicoli. In Italia, secondo l'ISTAT, gli incidenti coinvolti monopattini elettrici sono passati da 564 a 2.101 nel periodo 2020-2021, con il numero di feriti che è aumentato da 518 a 1.980 e con dieci decessi registrati nel 2021.

Le cause degli incidenti comprendono la velocità dei monopattini elettrici, le condizioni stradali, l'uso di alcol e droghe, il comportamento insicuro del conducente e l'assenza di casco, contribuendo alla gravità degli incidenti. Le infrazioni più comuni includono la circolazione sul marciapiede, la guida contromano e la non osservanza delle regole di precedenza.

Nonostante l'aumento degli incidenti, mancano norme di sicurezza unificate a livello europeo per i

monopattini elettrici, con ciascun Paese membro che adotta regolamenti propri. In Italia, ad esempio, i monopattini elettrici sono equiparati ai velocipedi.

Una ricerca, sebbene basata su uno studio-pilota, evidenzia chiare implicazioni per migliorare la sicurezza stradale nelle interazioni tra automobili, biciclette e monopattini elettrici.

I conducenti di monopattini elettrici sono esposti a un rischio di collisione significativamente maggiore rispetto ai ciclisti in situazioni di "intersezione" e "inseguimento". Nonostante le basse velocità coinvolte, il rischio di conseguenze mortali, sono necessarie azioni concrete per affrontare questa problematica.

Sebbene la normativa abbia già compiuto passi importanti per ridurre i rischi di incidenti stradali con il coinvolgimento dei monopattini elettrici, come l'obbligo del casco e i limiti di velocità, sono necessarie ulteriori azioni. Ad esempio, si potrebbe valutare l'implementazione

di sistemi di segnalazione luminosa per aumentare la visibilità degli utenti della strada, non solo sui nuovi monopattini ma anche mediante l'adeguamento dei modelli già presenti sulle strade.

Parallelemente, la sensibilizzazione del pubblico all'uso sicuro dei monopattini elettrici rimane fondamentale. Campagne educative mirate potrebbero informare i conducenti sulle norme specifiche di circolazione, promuovendo comportamenti consapevoli e responsabili sia tra i conducenti di monopattini che tra gli automobilisti.

Infine, è cruciale considerare modifiche alle linee guida di progettazione dell'infrastruttura stradale. L'adattamento delle corsie - conclude l'inchiesta - e l'implementazione di aree specifiche per i monopattini, insieme a una chiara segnaletica stradale e ad azioni coordinate mirate a garantire il rispetto dei limiti di velocità, possono contribuire in modo significativo a promuovere una maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada.



CON OLTRE DUECENTO SCAFI DI VETRORESINA ABBANDONATI

Carrara e relitti inquinanti



CARRARA – Come temporaneo deposito si: come sito per relitti permanente di plastica - una plastica indistruttibile e che richiede alti costi per lo smaltimento. Proprio no. È la voce che si è alzata in questi giorni a Carrara, anche attraverso un reportage di "Daily Nautica": sono passati quasi 6 anni dalla mareggiata record che il 29 ottobre 2018 colpì il litorale ligure provocando ingenti danni nel porto "Carlo Riva" di Rapallo. I lavori per la rimozione delle barche affondate o semiaffondate cominciarono subito e coinvolsero anche altri porti. Una sessantina di scafi danneggiati dalla mareggiata erano stati infatti trasferiti a Carrara, in un terreno di 4 mila metri quadrati in viale Zaccagna. Sebbene fosse soltanto una misura provvisoria, con il passare dei mesi e degli anni la situazione

non è cambiata e all'interno dell'area restano ancora circa cinquanta relitti abbandonati.

Il reportage continua ricordando che il primo tentativo di sgombero era avvenuto nel 2021 quando l'ex sindaco di Carrara, Francesco De Pasquale, aveva emesso un'ordinanza che incaricava i proprietari delle imbarcazioni di provvedere alla rimozione e smaltimento dei relitti.

A parte pochi casi, la maggior parte degli armatori ha però ignorato il provvedimento. A ottobre 2021 il Comune di Carrara aveva deciso quindi di prorogare il termine assegnato per la rimozione al 30 giugno 2022. Ne è seguita una seconda ed una terza proroga, quest'ultima concessa dall'attuale sindaco Serena Arrighi, che riman-

dava il termine delle operazioni al 28 febbraio 2024.

A ridosso di quest'ultima scadenza, il porto di Rapallo ha fatto un'ulteriore richiesta di proroga di 8 mesi, cioè fino a settembre 2024, sulla base di una presunta stima dei tempi necessari per rimuovere tutte le imbarcazioni. Ma il sindaco Arrighi questa volta ha risposto che non concederà nessun rinvio fino a quando le imbarcazioni non cominceranno a essere portate via in maniera sistematica.

Ed a diverso tempo, infatti, che il Comune di Carrara denuncia questa situazione che rischia di avere ripercussioni anche di carattere ambientale e commerciale, visto che i relitti occupano attualmente un'area strategica per la città, che si trova proprio a ridosso del porto di Marina di Carrara.

UN PROGETTO INNOVATIVO DELLA SPAGNOLA MAGALLANES

Energia da eliche sommerse

ROMA – La Federazione del mare nel suo sito ha dato molto spazio a Magallanes Renovables, un'azienda spagnola pionieristica nel settore delle energie rinnovabili, che sta sfruttando il vasto potenziale dell'energia delle maree, grazie al Programma BlueInvest.

La missione dell'azienda spagnola ruota attorno all'ingegneria, alla progettazione e alla produzione di colossali piattaforme galleggianti in grado di generare energia pulita e prevedibile al 100% dalle correnti di marea.

ATIR è una nave lunga 45 metri, caratterizzata da una simmetria completa da prua a poppa e con un albero sotto il suo scafo lungo 15 metri. Le pale situate in quest'area



catturano in modo efficiente la potenza delle correnti subacquee, convertendola in elettricità.

Questa piattaforma innovativa fonde perfettamente i principi dell'ingegneria navale con la tecnologia di generazione di energia eolica all'avanguardia.

Sottolineando la semplicità, la tecnologia impiegata si rivela semplice, formando le basi di un modello di business ottimale. Assicurando investimenti da fondatori e sovvenzioni, Magallanes Renovables ha acquisito tutti i permessi necessari per installare il proprio dispositivo per l'energia delle maree in Galles.

Il principio che la nave sfrutterà è in sostanza quello dei grandi impianti eolici, ma in questo caso il "ventilatore" è sottomarino e sfrutta le correnti: con meno impatto visivo, meno problemi di rumore e anche maggiore protezione degli uccelli, come da tempo chiedono le associazioni animaliste. Salvo ovviamente dirsi contrarie anche in questo caso, per la tutela dei... pesci.



PER INIZIATIVA DI ARCOM-FORMAZIONE

Nuovo corso base Dogane

MILANO – Dopo il successo delle prime edizioni, prende l'avvio questo mese la nuova edizione del Corso base dogane import-export senza più segreti, organizzato da ARcom Formazione, con la direzione scientifica dell'avvocato Sara Armella.

In uno scenario mondiale - dice la presentazione - caratterizzato da profondi cambiamenti geo-politici, in cui le imprese sono chiamate ad applicare 350 differenti normative europee alla frontiera, gestire i continui aggiornamenti in tema di export control e dual use e conoscere molte importanti novità (sanzioni alla Russia, CBAM), è necessario aggiornare la propria conoscenza delle materie relative al commercio internazionale.

Il Corso di alta formazione è articolato in 60 ore (di cui 15 dedicate a casi pratici ed esercitazioni) e sarà svolto sia in modalità live streaming sia registrata, così da rendere la frequenza del tutto compatibile con



Nella foto: L'avvocato Sara Armella.

i propri impegni.

Il corso tratterà i seguenti temi: Normativa Doganale - Accordi di libero scambio - Made In Italy - Export Control - Dual Use - Sanzioni alla Russia - CBAM - Contratti Internazionali - Incoterms - IVA nei rapporti internazionali e intra UE - Accise - Accertamenti e tutele -

Sanzioni doganali - Simulazioni e casi pratici.

L'approfondimento a 360 gradi del diritto doganale - conclude la nota - insieme all'alternanza tra teoria e pratica doganale rendono questo corso un'ottima opportunità di miglioramento delle proprie competenze.

Il corso è rivolto a imprenditori, dirigenti, manager, responsabili legali e amministrativi, customs ed export manager, responsabili della supply chain, commercialisti, avvocati, consulenti per l'estero, neolaureati che intendano acquisire competenze specialistiche in materia.

Crediti formativi per gli iscritti a: Consiglio nazionale forense e Consiglio nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili.

Le iscrizioni sono aperte e sono previste agevolazioni per le aziende che iscrivono più persone.

Tutti i corsi di ARcom Formazione possono essere finanziati con il contributo dei Fondi Interprofessionali.

UNA PRESENTAZIONE DA ASSORMEGGI A REGGIO CALABRIA

Camera arbitrale nautica

REGGIO CALABRIA - L'associazione Nazionale per le Imprese della Nautica da Diporto (Assormeggi) ha scelto Reggio per presentare il protocollo di collaborazione con LA CAMERA ARBITRALE DELLA NAUTICA ramo del Tribunale Arbitrale Internazionale.

Dopo l'emanazione del Codice della Nautica nel 2005 - scrive Assormeggi - e i vari correttivi del 2017 e del 2020, nonostante si possesse l'obiettivo di istituire una Camera internazionale arbitrale del mare e della nautica, studiata per la risoluzione delle controversie legali e tecniche di ogni rapporto inerente alla nautica, il nostro legislatore non è mai riuscito nel suo intento.

Attualmente il settore della nautica da diporto, evolutosi suc-



cessivamente nella sua accezione commerciale, rappresenta per il nostro paese uno dei segmenti dell'economia per cui si sono registrati significativi margini di crescita, sia in termini di ricchezza che di occupazione.

Assormeggi Italia ha quindi

ritenuto aderire ad una collaborazione diretta con tale organismo nell'interesse dei propri associati.

La Camera Arbitrale Internazionale, in persona del presidente Rocco Guerriero, ha affidato la direzione della nuova sezione all'avvocato Alfonso Mignone, specializzato in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, che vanta una notevole competenza nel settore e già autore di diversi saggi in materia.

"Abbiamo scelto Reggio Calabria per la presentazione di questo accordo - ha detto il presidente Mazzitelli - per dare un segnale a questo territorio in tema di nautica da diporto.

La presentazione avverrà Martedì 6 Febbraio alle ore 11 nel salone della Lega Navale Italiana presso il Porto di Reggio Calabria.

GIORNATA PROPEDEUTICA ALL'ISTITUTO GALILEI DI LIVORNO

Transizione digitale e scuola



Nella foto: Il tavolo istituzionale.

LIVORNO - Nell'aula Magna dell'Itis Galileo Galilei si è

parlato di transizione digitale e rete Garr (la rete italiana a banda ultralarga dedicata alla comunità dell'istruzione, della ricerca e della cultura) come motore di sviluppo del territorio livornese e supporto alla didattica. Protagonisti della giornata circa duecento ragazzi e ragazze che studiano presso l'Itis. Presente anche una classe dell'Istituto Vespucci.

A discutere con loro del ruolo dell'innovazione digitale nella scuola, nella società e nel mondo economico, l'amministrazione comunale con l'assessore con delega all'Innovazione Barbara Bonciani e il dirigente Settore Sistemi informativi ingegner Stefano Lodi Rizzini; presente anche l'Università di Pisa con il prorettore alla Transizione Digitale professor Giuseppe Anastasi e del prorettore ai rapporti con il territorio professor Marco Macchia. Presente infine anche il dirigente della Direzione Infra-

strutture Digitali dell'Università di Pisa dottor Stefano Suin. La giornata è stata coordinata dalla dirigente scolastica Manuela Mariani.

Nel 2020 il Comune di Livorno in collaborazione con l'Università di Pisa aveva annunciato l'estensione della Rete GARR al territorio livornese, con il collegamento della rete in fibra ottica a tutti i centri di ricerca presenti in città afferenti al Citem Centro per l'Innovazione e le tecnologie del mare (Scoglio della Regina e Dogana d'Acqua) del Polo universitario dei sistemi Logistici e di molti istituti scolastici secondari. Ad oggi gli Istituti scolastici secondari di Livorno sono stati tutti predisposti per la connessione alla rete GARR (Istituto Vespucci, Istituto Nautico Cappellini, Liceo Enriquez, Liceo Ceconi, Istituto musicale Mascagni, Istituto tecnico industriale Galilei, Istituto per Geometri Buontalenti).

IN UN FORUM PRESSO LA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO

Rapporto Ambiente 2023

ROMA - "Ambiente in forma" rende noto che il 21 febbraio dalle 10 alle 13 presso la presidenza del consiglio dei ministri verrà presentato il Rapporto sull'ambiente Snpa. Il Rapporto, giunto alla sua quarta edizione, offre una panoramica dettagliata sullo stato dell'ambiente in Italia sulla base di informazioni oggettive, affidabili e confrontabili. Sono analizzate anche le realtà - con relative problematiche - delle coste e dei sistemi portuali nazionali.

Attraverso l'analisi di 21 indicatori ambientali è possibile valutare il raggiungimento dei numerosi obiettivi prefissati e di



affrontare con efficacia le sfide ambientali future. La seconda parte del documento mette in luce l'im-

pegno e l'operato di ISPRA e delle ARPA/APPA, attraverso focus sui best practices per la lotta ai cambiamenti climatici, l'economia circolare, la finanza sostenibile, per proteggere la nostra salute e il nostro pianeta, sensibilizzare e informare la collettività.

A cura del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), il Rapporto Ambiente - dice il claim - assicura un'efficace e omogenea divulgazione dell'informazione ambientale.

Per partecipare alla presentazione occorre registrarsi. Le iscrizioni resteranno aperte fino a esaurimento posti.

CON APPOSITA DELIBERAZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE PORTUALE

A Genova nuova concessione a d'Amico

GENOVA - Tempo di comitati di gestione nelle AdSP, dopo la pausa delle feste di fine anno. Nella seduta di inizio settimana il Comitato di Gestione genovese ha espresso parere favorevole al Piano Integrato di Attività e Organizzazione 2024-2026 (PIAO) dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale che comprende gli obiettivi Valore Pubblico, il Piano delle Performance, il Piano Anticorruzione e le azioni in termini di organizzazione del personale dell'Ente.

Con particolare riferimento alla sezione Piano dei Fabbisogni, il PIAO dà evidenza, tra l'altro, delle 170 assunzioni effettuate dal 2017 al 2023. Nello stesso periodo di tempo, a testimonianza del forte cambio generazionale che si è dovuto affrontare, si è registrata la cessazione dal servizio di 131 dipendenti.

Per la prima volta, nel 2023, il numero di dirigenti donna ha superato quello dei corrispondenti uomini. La prima "Analisi di Ge-

nere" di AdSP, altresì, attesta, in controtendenza con analoghi dati nazionali ed europei, il superamento del gender gap anche sotto il profilo retributivo.

In tema di lavoro portuale, il Comitato di Gestione ha deliberato a favore del riconoscimento alla Compagnia CULMV "Paride Batin" di euro 358.650 quale contributo relativo alle minori giornate di lavoro registrate nei mesi di novembre e dicembre 2023, come previsto dalla Legge n. 77/2020. Mentre, relativamente alla Compagnia CULP "Pippo Rebagliati", il board si è espresso in favore dell'erogazione di un contributo pari a euro 126.133 per i costi sostenuti nel periodo ottobre - dicembre 2023.

Il Comitato ha anche deliberato a favore del rilascio ad Amico & Co. S.p.a di una nuova concessione fino al 31 dicembre 2060 in ragione sia degli investimenti già completati sul compendio, pari a circa 63 mi-

lioni di euro, sia degli ulteriori circa 34,5 milioni di euro presentati dal Concessionario per la realizzazione di nuovi laboratori, officine e servizi - mediante la riqualificazione del capannone zona Ovest - di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia elettrica a servizio del cantiere e di due ulteriori accosti per grandi yachts con dimensioni superiori a 90 m di lunghezza.

Inoltre, sul lato occupazionale, è stato rilevato un progressivo incremento del personale impiegato da Amico & Co., che ad oggi conta 103 addetti diretti, con la previsione di un'ulteriore crescita fino a 115 unità a cui si aggiungono gli oltre 500 addetti indiretti.

In materia demaniale, nell'ambito territoriale di Savona-Vado, il Comitato di Gestione si è espresso favorevolmente al rilascio di concessione demaniale marittima regolata da licenza, con scadenza 31 dicembre 2024, in capo al

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

G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING

Spedizioni Internazionali Marittime
Operatori Doganali

57100 LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 19
Tel. 0586 211734 • Fax 0586 839010 • e-mail: gtsped@gtsped.it

CON L'ACCORDO TRA YACHT ACQUERA MEDAIRE

Kit medici urgenti per gli yacht



Nella foto: I droni "Sentinel" della Scovavento.

ROMA - La logistica del farmaco approda a bordo degli yacht con l'obiettivo di garantire anche sulle imbarcazioni di lusso un servizio di consegna dei medicinali, assistenza tele-medica e analisi dei rischi per

la salute.

Questo il risultato che sarà frutto della partnership strategica fra l'agenzia globale di yacht Acquera Yachting e MedAire, la prima global service provider nel

mercato dello yachting, la seconda fornitore leader nel settore salute e sicurezza marittima.

Nella fase iniziale, Acquera Yachting assisterà MedAire nello sdoganamento degli ordini di medicinali in alcune delle località più difficili. L'ultimo miglio di ogni consegna è il più complesso e la rete di fiducia di Acquera nelle località chiave per la nautica da diporto - scrive l'impresa offre agli yacht in cura una soluzione efficiente.

I clienti MedAire grazie ad Acquera Yachting potranno contare sulla loro esperienza e competenza per garantire una consegna senza intoppi. Questo migliorerà il processo di rifornimento del kit medico, richiesto dalle imbarcazioni come parte della loro conformità normativa ma anche la possibilità di affrontare situazioni di emergenza o anche solo difficoltà nel reperimento dei farmaci.

Il comunicato non lo dice ma nel campo della consegna celere dei kit medici a bordo il ricorso ai più moderni droni è ormai nella norma, come ha sperimentato anche la Scovavento di Livorno.

PER INIZIATIVA DI ASSONAT E ASSONAUTICA

Stati generali dei marinas



Nella foto: L'ammiraglio Bettini, il deputato regionale Gazzetta, il sindaco Salvetti e i due velisti disabili all'Assonautica di Livorno.

ROMA - Assonat-Confcommercio ed Assonautica-Unioncamere hanno organizzato ai primi "Stati Generali della Portualità Turistica Italiana" che si terranno a Roma presso la Sala Longhi di Unionca-

mere in Piazza Sallustiana 21, martedì 20 febbraio a partire dalle ore 10.

L'evento - sottolineano le due importanti entità nautiche nazionali - prosegue lungo il percorso di definizione del Piano Strategico

della Portualità Turistica Italiana che le vede impegnate a rilanciare una delle filiere più rilevanti dell'Economia del Mare, l'unica in grado di mettere insieme due tra le principali eccellenze del nostro Made in Italy: il turismo e la nautica.

Il recente Piano del Mare ha dato evidenza in maniera significativa alla rinnovata attenzione verso l'Economia del Mare nazionale, tracciando un primo importante solco lungo il quale avviare azioni concrete di rilancio dell'intera filiera.

Poseidon, il software per la Nautica Italiana sarà presente in qualità di Partner Tecnico, per favorire l'innovazione e la digitalizzazione dei processi di tutto il comparto: obiettivo dell'incontro

è aprire un dialogo con tutte le imprese del settore per raccogliere osservazioni e contributi utili al tema: non mancare!

Per registrarsi: <https://forms.office.com/r/0Fp0xXF8BU>.

L'EVOLUZIONE DEL SUPER SPINNAKER

Parasail diventa Parasailor



GENOVA - Dal sito web F&B Yachting leggiamo la presentazione del nuovo spinnaker con feritoia di scarico centrale che rappresenta l'evoluzione del primo modello, il noto Parasail. Al recente salone nautico di Düsseldorf il Parasailor era presente con uno stand nel quale alcuni filmati dimostravano le reazioni della grande vela per le andature di poppa, sia con venti leggeri che sotto raffica.

È proprio sotto raffica che il Parasailor è ancora migliorato, rispetto al modello precedente a sua volta era molto più sicuro e stabile di un normale spinnaker, anche del tipo radiale.

La nuova edizione, il Parasailor, ha modificato le dimensioni della "finestra", ma in particolare ha perfezionato alcuni punti di tenuta, per cui le temutissime straziate sotto raffica non si verificherebbero più. Un modo più sicuro di andare a vela senza dover essere per forza super-campioni.

IN ATTO LA PRESENTAZIONE IN CAMPO INTERNAZIONALE DI GENOVA

Salone Nautico, le ricadute



GENOVA - Dopo la presentazione a Düsseldorf il Salone Nautico di Genova si prepara a farsi vedere anche nelle altre rassegne internazionali: e intanto sottolinea come il valore dell'evento Salone Nautico abbia un riscontro importante non solo in termini di marketing territoriale ma anche in termini di ricaduta economica. Il 63° Salone Nautico Internazionale di Genova ha generato sul territorio un valore di oltre 50 milioni di euro considerando la ricaduta dei soli visitatori (valore certificato da indagine Nielsen, azienda leader globale nella misurazione dell'audience, nei dati e nell'analisi) e un impatto economico complessivo di 72 milioni di euro. Quest'ultimo dato è ricavato sommando l'impatto economico portato dai visitatori cui si aggiunge il valore economico generato dagli organizzatori e dagli espositori per la realizzazione e partecipazione all'evento.

"Ci prepariamo alla nuova edizione del Salone Nautico Inter-

nazionale di Genova consapevoli dell'enorme valore rappresentato dal nostro evento, che ogni anno porta la città e la nautica da diporto mondiale al centro del palcoscenico internazionale - ha dichiarato Alessandro Campagna, direttore commerciale Salone Nautico Internazionale di Genova. Tra due settimane apriremo le iscrizioni della 64ma edizione (19-24

settembre): il lungo lavoro fatto fino a oggi insieme al Comune di Genova e alla Regione Liguria con il supporto del Governo nazionale ci porta a destinazione proiettandoci verso il futuro con un hub assolutamente innovativo e all'avanguardia, che rafforzerà ulteriormente il ruolo del Salone Nautico Internazionale di Genova nel panorama mondiale".



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



**COMPAGNIE
TUNISIENNE
DE NAVIGATION
TUNISI**

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

NELLA PROSSIMA 31° EDIZIONE DI INTERMODAL

Logistica e porti in Africa



Nella foto: Una delle ormai celebri vecchie navi "mangiate" dal deserto della Namibia.

SWAKOPMUND – È stata presentata la 31a edizione di Intermodal Africa, la più grande esposizione e conferenza annuale sui porti e la logistica in Africa. Co-sponsorato da NAMPORT e WALVIS BAY Corridor Group. Approvato ufficialmente dall'Associazione Port Management dell'Africa Orientale e Australe (PMAESA) e dall'Associazione dei Porti delle Isole dell'Oceano Indiano (L'Association des ports des îles de l'océan Indien (APIOI)), l'evento si svolgerà da martedì 27 a giovedì 29 febbraio allo Swakopmund Hotel and Entertainment Centre, l'hotel più lussuoso di Swakopmund, una delle città più interessanti e carat-

teristiche della Namibia.

La conferenza prevede due giorni di relatori di alto livello nel settore dei trasporti e della logistica che affronteranno questioni di attualità e sfide nel commercio e negli investimenti globali e regionali. All'incontro parteciperanno 350 alti funzionari governativi, dirigenti del settore, accademici, capitani portuali, dirigenti senior, ingegneri portuali, ingegneri portuali, supervisori della manutenzione e decisori in materia di appalti. Inoltre, ci aspettiamo i principali spedizionieri, proprietari di merci, importatori/esportatori, linee di navigazione, spedizionieri, società di logistica, porti, società di gestione

dei terminal, operatori ferroviari, fornitori di attrezzature e servizi portuali provenienti da paesi di tutta Europa, Medio Oriente e Africa (EMEA) saranno presenti.

L'evento rappresenta un'opportunità commerciale per una cinquantina di espositori e marchi di fare rete con i delegati in questo importante evento commerciale annuale di mostre e conferenze sul trasporto marittimo internazionale per l'Africa. L'organizzazione ha invitato a prenotare il pacchetto di stand espositivo di prima scelta e a registrare la delegazione alla conferenza per partecipare al programma simultaneo dell'evento di tre giorni.

PER IL RILANCIO DELLA IGNAZIO MESSINA DA GENOVA

"Jolly Rosa", riparte l'avventura



GENOVA – Riparte simbolicamente sotto la Lanterna l'avventura di una delle più antiche compagnie di navigazione italiane: questo il significato evidenziato dal colore arancione con cui sono state dipinte le fiancate, così come della cerimonia "intima" per il primo viaggio della "Jolly Rosa," prima della serie di quattro navi portacontainer acquistate nella seconda metà del 2023 che segnano il nuovo corso della Ignazio Messina & C a toccare il porto di Genova.

Jolly Rosa entra ufficialmente in linea a Genova per le rotte del Medio Oriente e del Golfo Arabico dall'IMT, il terminal gestito dalla Messina, che ha iniziato il 2024 con buoni risultati in termini di volumi sia di contenitori che di merce varia e che ormai da anni è al tempo stesso base operativa della flotta genovese e centro di coordinamento di un sistema logistico mediterraneo e italiano e a cui, a breve, dovrebbero aggiungersi le aree del Terminal San Giorgio.

La nuova nave segna una virata di bordo nella storia del Gruppo Messina, che ha compiuto una scelta strategica radicale, cedendo, ma in parte continuando a gestire, le navi ro-ro portacontainer che per anni avevano rappresentato la caratteristica distintiva della sua flotta e della sua operatività, per entrare a vele spiegate nel mercato delle unità full container. Mercato nel quale – come emerso oggi nella cerimonia intima – la Ignazio Messina & C. intende crescere rapidamente attraverso altre acquisizioni di navi moderne in vendita sul mercato con le quali non si limiterà a trasportare solo contenitori, ma continuerà ad

acquisire anche pezzi eccezionali, project e rotabili".

Le motivazioni di questa virata sono da ricercare nell'opportunità fornita dalla valutazione delle navi portacontainer ro-ro che il mercato internazionale dello shipping ha garantito in questi mesi, dagli eccezionali risultati di bilancio della Messina che negli ultimi due anni ha beneficiato dell'impennata (oggi parzialmente ridimensionata) del mercato dei noli proprio per navi container, nonché nelle mutate condizioni operative sulle rotte tipiche del Gruppo: in Medio Oriente così come nel Golfo Arabico e nel Mar Rosso sono entrati in funzione moderni terminal container che consentono e favoriscono l'utilizzo (più competitivo) di navi completamente cellulari (full container) e garantiscono quindi forti economie di scala.

La Jolly Rosa (lunga 260 metri per 32 di larghezza, con una stazza lorda di 42.112 tonnellate e una capacità di trasporto di 4.387 container TEU, 360 dei quali reefer) di bandiera italiana iscritta al compartimento marittimo della Capitaneria di Porto di Genova, affidata al Comandante Galli di Napoli, ha un equipaggio di 23 marittimi di cui 14 italiani e fa parte oggi di un nucleo iniziale di quattro navi full container in un range fra i 4387 e i 4600 teu di portata. Si tratta della Jolly Giada, gemella della Jolly Rosa, e delle due gemelle Jolly Argento e Jolly Oro, acquistate nel settembre dell'anno scorso e già operative sulle linee del Gruppo genovese.

"Abbiamo completato solo la prima fase – ha dichiarato il presidente della società Andrea Gais – di un piano di totale riposizionamento della nostra compagnia. Piano che ha il suo punto di forza nella rete commerciale costruita in questi anni e in un rapporto di collaborazione con i caricatori e gli spedizionieri dell'area in cui le nuove navi operano."

"La scelta di puntare più di prima su mercati molto importanti e in forte crescita, quali i Paesi del Golfo Arabico e l'India/Pakistan, in relazione all'evoluzione degli scambi commerciali in crescita dei paesi del Mediterraneo in queste aree geografiche anche in alternativa alla Cina, è la testimonianza di una volontà di crescita che pensiamo possa concretizzarsi in tempi brevi con l'acquisto di ulteriori unità full container anche con maggiore capacità di trasporto da posizionare sulle nostre storiche e consolidate rotte".

"Per il maiden voyage della Jolly Rosa – ha concluso Andrea Gais – abbiamo organizzato una cerimonia intima (alla quale hanno partecipato il Sindaco di Genova, Marco Bucci, il Consigliere Regionale Stefano Balleari, l'Ammiraglio Piero Pellizzari, il Contrammiraglio Massimiliano Nannini, i rappresentanti dei servizi tecnico-nautici, oltre ad altre Istituzioni ed ai vertici della CULMV, con le conclusioni da parte del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi) finalizzato prioritariamente a cementare il rapporto unico con i nostri equipaggi".

RIPARTE LA STORICA INIZIATIVA DEL MAGAZINE GRIMALDI

XVI Mare Nostrum Award



Bruno Vespa

NAPOLI – C'è tempo fino al 15 aprile per partecipare alla XVI Edizione del Premio Giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards, storica iniziativa del Grimaldi Magazine Mare Nostrum, che si concluderà come ogni anno con l'assegnazione di cinque riconoscimenti in denaro da 10.000 euro netti ciascuno, per un montepremi complessivo di 50.000 euro.

Il Concorso ha ampliato negli anni le sue finalità culturali e le aree tematiche di interesse, con l'o-

biiettivo di rispecchiare fedelmente il processo di trasformazione ed evoluzione di cui il settore dello shipping è protagonista a livello globale, nonché il profondo rispetto per l'ambiente che da sempre ispira l'azione del Gruppo Grimaldi.

Sono dunque ammessi al Premio Giornalistico tutti gli elaborati che promuovono le Autostrade del Mare come valida alternativa al trasporto merci su strada, valorizzano i collegamenti marittimi nel Mediterraneo per fini turistici ed evidenziano l'attenzione dell'imprenditoria illuminata per la salute dell'ecosistema marino.

Sono ammessi al concorso gli elaborati realizzati in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese e greco e pubblicati tra il 15 settembre 2023 ed il 15 aprile 2024 su quotidiani e periodici a diffusione nazionale (online e offline), media specializzati in trasporto, economia e turismo (offline e online), agenzie di stampa, emittenti televisive e radiofoniche nazionali e locali, riviste di fotografia e mostre fotografiche, portali di documenta-

ristica e ambiente, blog di viaggio.

Gli elaborati dovranno pervenire alla Segreteria Organizzativa del Premio entro e non oltre il 30 aprile 2024, sia in formato digitale (file word) tramite posta elettronica all'indirizzo mna@grimaldi.napoli.it, sia in formato originale. Per favorire l'esperienza diretta della navigazione, chi desidera può effettuare entro il 31 marzo 2024 un viaggio di andata e ritorno a bordo delle navi Grimaldi Lines, Minoan Lines e Trasmid GLE in servizio tra Italia, Spagna e Grecia.

La Giuria Internazionale del Premio è presieduta da Bruno Vespa ed è composta da personalità eminenti del giornalismo e della cultura.

Il bando integrale del Concorso è disponibile sui siti aziendali www.grimaldi.napoli.it e www.grimaldi-lines.com.

www.lorenzini-terminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

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

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it



Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO

Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA

Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com - e-mail: info@cis-spedizioni.com

Uffici nei porti principali

Austral
AGENZIA MARITTIMA

GTN

SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO
OGNI MERCOLEDÌ E SABATO

COLLEGAMENTO
LIVORNO / TUNISI

ROTABILI – CONTAINERS – MAFIS

Via dell'Ufficio dei Grani, 9 - Livorno
Tel. 0586 883566
austral@austral.it
www.australagenziamarittima.it

UN'ANALISI DI LAGHEZZA SULLE CRISI DEL MAR ROSSO

Alla Spezia, anche opportunità?



Alessandro Laghezza

LA SPEZIA – “Non fermiamoci alle apparenze, alle analisi frettolose e all'emergenza. Tentiamo di rovesciare il nostro approccio giustamente e motivatamente preoccupato rispetto alle conseguenze della crisi in Medio Oriente, del blocco parziale del Mar Rosso e del Canale di Suez e pensiamo invece a muoverci per primi in uno scenario del tutto nuovo nel quale La Spezia e i porti dell'alto Tirreno potrebbero recitare un ruolo determinante e strategico”.

A lanciare quella che – precisa – non è una provocazione, è Ales-

sandro Laghezza in nome della Community degli operatori portuali e logistici di La Spezia.

“Guardiamo prima di tutto – afferma Laghezza – in casa nostra. È vero: il porto di La Spezia lamenta per la crisi di Suez una lieve flessione di traffico che si innesca tuttavia su un trend generale, specie della seconda parte del 2023, contrassegnata da una ripresa dopo un periodo di sofferenza. Ma il nostro mestiere di operatori marittimi è quello di guardare al futuro ed essere flessibili”.

Secondo Laghezza, che è anche presidente degli spedizionieri spezzini, le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il porto di La Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa.

Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato

dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la “voglia di dazi” sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk.

“In entrambi i casi – afferma Laghezza – ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell'interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi”. Come? Valorizzando il peso del secondo più importante distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre La Spezia risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo “conveniente” per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algesiras è già congestionata).

120th Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1899
SAVINO DEL BENE
 Global Logistics and Forwarding Company

Con noi il tuo business non ha confini

Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
 Via del Botteghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph: +39 055 52181
 www.savinodelbene.com | headquarter@savinodelbene.com

--- ALL'INTERNO ---

Valichi alpini e problematiche.	a pag. 4
Il prefetto a Gioia Tauro.	a pag. 4
ENI cessa sul greggio e converte.	a pag. 5
Carrara e relitti inquinanti.	a pag. 5
Gli E-monopattini e i rischi.	a pag. 5
Energia da eliche sommerse.	a pag. 5
Nuovo corso base Dogane.	a pag. 6
Rapporto Ambiente 2023.	a pag. 6
A Genova nuova concessione a d'Amico.	a pag. 6
Camera arbitrale nautica.	a pag. 6
Transizione digitale e scuola.	a pag. 6
Kit medici urgenti per gli yacht.	a pag. 7
Parasail diventa Parasailor.	a pag. 7
Stati generali dei marinas.	a pag. 7
Salone Nautico, le ricadute.	a pag. 7
Logistica e porti in Africa.	a pag. 8
XVI Mare Nostrum Award.	a pag. 8
“Jolly Rosa”, riparte l'avventura.	a pag. 8
Alla Spezia, anche opportunità?	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

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@gazzettamarittima.it O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

GIGONI
 SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO
 SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI
 gigoni.com

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
 SINCE 1874
 GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.
 DCS TRAMACO Reeper & Perishable Division
 DCS FIORINI international freight forwarders
 DCS GROUP SINCE 1874

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Darsena Toscana

fondi - Infracapital e InfraVia hanno sostenuto TDT nel consolidamento e nello sviluppo della posizione di leadership di Livorno come porto di origine e destinazione per i mercati dell'Italia centrale e nord-orientale. Ciò ha comportato il rafforzamento del team manageriale, ingenti investimenti sia in sistemi operativi che nelle attrezzature del terminal e l'avvio di un capillare programma di miglioramento delle performance operative. Queste iniziative hanno contribuito a dimostrare il valore intrinseco di TDT in tempi non semplici".

Infracapital e InfraVia avevano acquisito una partecipazione dell'80% in TDT Livorno, nell'ambito dell'operazione di acquisizione di GIP nel febbraio 2017, e un'ulteriore partecipazione del 20% acquisita nel 2018.

Stephen Nelson, amministratore delegato di Infracapital, ha dichiarato: "Siamo lieti di annunciare la vendita di TDT, che è cresciuta rafforzandosi sempre più durante la nostra proprietà congiunta con InfraVia, grazie al ruolo centrale svolto da Giulio Schenone. Insieme abbiamo lavorato con i nostri partner per creare valore attraverso il miglioramento delle prestazioni operative e posizionare TDT come porta d'ingresso per i propri mercati di riferimento, ponendo le basi per una futura espansione a Livorno."

Olivier Laroche, partner di InfraVia, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di aver supportato TDT e Giulio Schenone con il nostro contributo e capacità di gestione durante il nostro percorso di proprietà a fianco di Infracapital. TDT ha conseguito una solida crescita e una buona capacità di recupero durante il recente ciclo economico, dimostrando di essere il terminal

container di riferimento nel porto di Livorno e della Toscana."

In "consultiva" tutti i timori

ficiale dell'operazione: una specie di assalto alla carovana da parte di sindacati, portuali e anche agenti marittimi, per il timore che il TDT penalizzi da domani i traffici container a favore dei ro. In difesa della... carovana, ovvero dell'AdSP che ha ben detto l'operazione, il segretario generale Matteo Paroli, mentre nel presidente Luciano Guerrieri era corso a Piombino per un improvviso, amaro lutto nella "famiglia" dell'Autorità portuale locale.

Paroli è stato chiaro: il TDT rimane un terminal contenitori con la benedizione - conferma ufficiale scritta - del gruppo Grimaldi: che utilizzerà come sbocchi per i suoi traffici ro/ro e ro/pax le aree alla radice, compatibili con l'attuale servizio nei pressi, senza ridurre la potenzialità del terminal Teu. Il TDT ha infatti una potenzialità di circa un milione di Teu/anno, ma ne movimentava poco più di mezzo milione: ecco che non ci sono rischi di concorrenza tra i due settori operativi. L'AdSP - ha detto Paroli - ovviamente vigilerà.

Non è una questione di lana caprina. L'indotto dei contenitori offre tre volte posti di lavoro rispetto a quello dei ro/ro: e in commissione consultiva erano preoccupati specie i portuali (Grimaldi opera in alcuni porti in autonomia) ma anche gli autotrasportatori e i terminalisti. Preoccupazioni comprensibili, in un mondo della logistica che continua a cambiare e sembra offrire sempre meno lavoro "manuale" e sempre più alte specializzazioni. L'autonomia funzionale incombe

come spauracchio sulle banchine livornesi. Sta a chi gestisce, gestire con il minimo dei sacrifici la gestione. Sufficiente la tautologia?

L'Italia cerca accordi

che pure rimane critica. Ma con gli scenari che mutano velocemente e un quadro "molto critico" nell'area, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è all'erta. "Abbiamo avuto un crollo nei porti italiani nei primi venti giorni di gennaio sui traffici provenienti dal Sud Est asiatico - spiega il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi - perché, banalmente, molte flotte hanno deciso di non utilizzare più il canale di Suez, ma di circumnavigare l'Africa. Ci aspettiamo invece nei prossimi giorni un grande afflusso di navi che avranno completato la circumnavigazione".

Sempre per quanto riguarda le ricadute della crisi in Mar Rosso sugli scali italiani il viceministro sottolinea: "Abbiamo deciso di mantenere il tavolo di crisi al Ministero con il settore logistico nazionale per capire anche la situazione dei porti italiani che al momento relativamente tranquilli; e poi andare a monitorare ogni tre settimane, con il Comitato interministeriale di sicurezza marittima, l'accessibilità sia ai porti israeliani che anche nell'area del Mar Rosso e nel golfo di Aden. Evidentemente la tensione è alta, anche se riteniamo che nel giro delle prossime settimane la crisi dovrebbe rientrare. Ci prepariamo comunque anche a innestare nuove linee di traffico all'interno del bacino del Mediterraneo".

C'è attesa per la missione europea, dopo che i singoli Stati hanno effettuato interventi di sorveglianza a protezione delle navi, l'Italia con l'invio della fregata Martinengo.

In parallelo Rixi sottolinea di essere al lavoro per stabilire partnership con i porti del Nord Africa. "Sarò il 7 e l'8 febbraio a Berlino per il nuovo accordo che abbiamo fatto al Cairo sulla tratta Damietta-Trieste dopo tanti anni che l'Italia di fatto non aveva un collegamento di quel tipo", annuncia. Mal'obiettivo è più ampio e coinvolge anche i grandi operatori. "Stiamo cercando di trovare partnership importanti anche con i Paesi della sponda Nord dell'Africa per ridurre la catena logistica nazionale - spiega il viceministro - Il tema a livello internazionale del prossimo G7 sarà legato anche ai green corridor e ai collegamenti logistici fra le varie nazioni che passano anche in teatri particolarmente sensibili come quello mediorientale".

Noli marittimi: aumentati

dicembre scorso.

Nello stesso periodo, la rotta Far East-Nord Europa aumenterà dell'8%, con una media di mercato di 5.106 dollari, equivalente ad un aumento del 235%.

Un aumento ancora maggiore si sta verificando sulla rotta Far East - Costa Orientale degli Stati Uniti (Usec), dove si registra un aumento del 17% entro il 2 febbraio per raggiungere 6.119 dollari. Si tratta di un aumento del 146% da metà dicembre.

Qualcuno aveva ipotizzato che la fine del capodanno cinese avrebbe raffreddato i noli, ma non sembra così.

L'unica cosa certa - continua Xeneta - è che gli spedizionieri dovranno continuare ad affrontare questioni più immediate, come cercare di comprendere il groviglio di sovrapprezzi che si è creato dall'inizio della crisi. Simon Heaney, senior manager di Drewry, lo

spiega così: "Nuovi supplementi legati alla crisi di Suez sono apparsi rapidamente sotto diverse nomenclature, tra cui il supplemento per interruzione dei trasporti, il supplemento per operazioni di emergenza e il supplemento per l'adeguamento di contingenza, per citarne solo tre. Sostanzialmente, gli spedizionieri e i proprietari del carico devono avere fiducia che le compagnie di navigazione non traggano profitto e stiano aggiungendo accuratamente supplementi".

OLT FSRU va in cantiere

di aprile alla fine di ottobre.

A seguito delle continue attività di monitoraggio tecnico - riferisce OLT - la società ha deciso di effettuare un intervento volto alla sostituzione del cuscinetto del sistema di ancoraggio del terminale FSRU Toscana, sistema progettato e realizzato al fine di garantire la rotazione del Terminale attorno alla torretta geostazionaria permanentemente ancorata al fondale marino.

Sono attualmente in corso le procedure per programmare la sospensione delle operazioni di prammatica e procedere con l'intervento di sostituzione del cuscinetto.

OLT ha predisposto un opportuno sistema di controllo e monitoraggio del sistema di ancoraggio, in virtù del quale afferma che, attualmente, le condizioni permettono la piena operatività del Terminale senza alcuna ripercussione in termini di sicurezza e alcun impatto ambientale.

Microtunnel ora i lavori

Darsena Toscana, sponda Ovest e sponda Est."

I lavori dureranno circa sette

mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23 alle 7 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri è stata la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del microtunnel, completati dalla raffineria Eni l'anno scorso.

A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'AdSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di AdSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e assegnata a dicembre.

L'intervento consiste - ricordiamolo ancora una volta - nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, via oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, e 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile.

I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container anche di lunghezza superiore ai 330 metri.

Soddisfazione è stata espressa dal presidente Luciano Guerrieri: "Dopo aver realizzato il microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo" ha detto.

"Ringrazio tutto lo staff dell'AdSP - ha aggiunto il segretario generale dell'Authority Matteo Paoli - i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei Piloti e l'Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva".



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

