Spedizione in abbonamento postale comma 20/b art. 2 legge 662/96. 45% pubblicità inserita. Autorizzazione filiale di Livorno. Codice di omologazione: DCOUO0065.

PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'amministrazione del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
redazione@gazzettamarittima.it
stefano.benenati@gazzettamarittima.it

Abbonamento annuo Italia € 105, estero via aerea € 170.

€ 1,05

ESCE IL MERCOLEDI E IL SABATO

Imprimè à taxe reduite - Taxe Percue - Tassa riscossa Livorno - Italia

LA GAZZETTA MARITTIMA

Anno LVII n. 25 BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA **Livorno 3 APRILE 2024**

SECONDO UN RAPPORTO DELL'ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA EUROPEA T&E

L'ETS "frutta" extra-profitti allo shipping?

La tesi porta come esempio gli addebiti registrati da oltre 500 viaggi verso i principali porti europei, compresi i costi della danese Maersk

BRUXELLES – L'ambientalismo europeo passa al contrattacco sulla contestata applicazione degli ETS sui porti. I colossi del trasporto merci marittimo - secondo T&E - starebbero addirittura sfruttando il mercato delle emissioni di CO2 dell'UE (ETS) per aumentare i loro profitti. È la tesi di un recentissimo studio di Transport & Environment (T&E), l'associazione ambientalista europea che si occupa della logistica. L'analisi, che prende in considerazione un campione di oltre 500 viaggi, provenienti da e diretti verso i principali porti europei, dimostrerebbe come "in quasi il 90% dei casi le compagnie di navigazione stiano addebitando ai clienti costi più elevati rispetto a quelli da esse sostenuti per adeguarsi al sistema ETS dell'UE".

*

Viene riportato a mò di esempio quello del colosso danese Maersk che realizzerebbe, sempre secondo lo studio, più di 300.000 euro di extra profitti per un singolo viaggio. Secondo T&E, quindi, le misure di compensazione economica introdotte con il sistema ETS non starebbero inducendole compagnie al boicottaggio dei porti

(A.F.)

(segue a pagina 8)

Circle all'Investor Access

MILANO – CIRCLE S.p.A, la PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan organizzato e gestito da Borsa Italiana a capo dell'omonimo gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale e nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - comunica la propria partecipazione il 4 aprile prossimo all'Investor Access Event, evento supportato da Euronext e organizzato dalla

(segue a pagina 8)

CON LA CRESCENTE MINACCIA DEI CYBER-ATTACCHI ALLO SHIPPING

La "devil alternative" sui porti

La digitalizzazione è indispensabile ma offre anche il fianco agli attacchi hacker - Le difese secondo Oceanly

GENOVA – "Si delinea con sempre maggiore chiarezza un paradosso: nel momento in cui l'industria del mare accelera verso una digitalizzazione e sistemi di automazione in grado di migliorare l'efficienza, ridurre i consumi e le emissioni, la minaccia dei cyber attack costringe anche il mondo dello shipping, e più in generale quello dei trasporti, a tirare il freno a mano".

La denuncia è di Gian Enzo Duci, managing director di Oceanly, la società genovese che in pochi mesi ha conquistato la leadership a livello mondiale nel monitoraggio a distanza delle performance delle navi gasiere LNG e che è ora in grado di fornire lo stesso servizio alle principali compagnie di navigazione e di ship-management.

"Come gruppo – prosegue Duci, impegnato in una ricerca di lungo termine sul fenomeno cyber e i contraccolpi nel settore shipping e logistica – abbiamo sviluppato un sistema che consente di monitorare in remoto tutte le performance della nave, contenere i consumi, ridurre drasticamente le emissioni, programmare la manutenzione della nave, suggerire persino i cambiamenti di rotta che consentono di ottimizzare l'utilizzo dei motori. Ma ci troviamo di fronte a una devils alternative: da un lato il processo di digitalizzazione del trasporto, e in particolare di quello marittimo, non deve subire rallentamenti; dall'altro, proprio la digitalizzazione (specie quella ormai un po' datata e non accompagnata da sistemi di difesa e protezione) espone porti, navi e catena logistica a rischi potenzialmente devastanti".

*

I numeri sono impietosi: secondo il World Shipping Council per scoprire di essere oggetto di un hackeraggio in corso per un operatore marittimo trascorrono dai 100 ai 140 giorni. Molto spesso i sistemi di digitalizzazione obso-

(segue a pagina 8)

Anche Livorno nell'Interreg Renewport

Luciano Guerrieri

LIVORNO – Nonostante rappresenti il modo più ecologico di trasportare grandi quantità di merci, il trasporto marittimo, come qualsiasi altra attività umana basata sui combustibili fossili, impatta pesantemente sul cambiamento climatico. Ciò è ancora più vero nei porti del Mediterraneo, spesso situati in prossimità di aree popolate, e responsabili del peggioramento della qualità dell'aria locale.

È per provare a cambiare questa situazione, e per dare un contributo fattivo alla lotta globale contro l'inquinamento ambientale, che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale presieduta da Luciano Guerrieri ha deciso di aderire con convinzione al progetto europeo RENEWPORT "Harnessing RENEWable energy potential for clean energy transition of MED PORTs", cofinanziato dal Programma Interreg Euro-MED 2021-2027.

Il progetto, di cui è capofila l'AdSP di Trieste, mira a sostenere la transizione energetica pulita dei porti del Mediterraneo, trasformandoli da emettitori di sostanze inqui-

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 8)

PRESENTATE LE PRIME 8 MAGGIORI FULLCONTAINERS AL MONDO

Ecco i giganti dei mari

Nella foto: La MSC Irina.

LONDRA – *Quali sono le otto navi fullcontainer più grandi del mondo? Una ricerca, svolta proprio in questi giorni, conferma che siamo ormai arrivati a superare i 24 mila Teu di portata, con lunghezze fuoritutto che in alcuni casi raggiungono i 400 metri (mai superati ad oggi, per evidenti esigenze dei porti che devono accoglierle); e specialmente con tecnologie che consentono forti risparmi di consumi e anche di emissioni nocive. Ecco la classifica.*

*

MSC Irina – MSC Irina, varata nel marzo 2023, è la nave portacontainer più grande del mondo con una capacità di 24.346 TEU. Navigando sotto bandiera liberiana, misura 399,9 metri di lunghezza e 61,3 metri di larghezza. Questa nave gigante è la prima di sei costruite dal gruppo cinese Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group. MSC Irina e la sua nave gemella, MSC Loreto, hanno progetti intelligenti per utilizzare meno carburante, come grandi eliche, un sistema per creare bolle d'aria e ridurre

(segue a pagina 8)

BRUXELLES – Quando si parla di Cina, oggi specialmente che siamo in crisi per le guerre, il terrorismo e l'economia traballante, il mondo imprenditoriale, italiano, europeo e mondiale fatalmente si divide. Da una parte c'è chi considera il gigante asiatico come un grande mercato di sbocco per le nostre merci (quindi un'opportunità) mentre dall'altra chi lo vede come una minaccia costante per l'economia dei paesi dove esporta, Europa in primo piano.

Da qui la domanda: perché la Cina fa paura? Una risposta l'ha data il Parlamento Europeo il 12 maggio 2016 e sembra che sia ancora considerata valida: "la Cina non è un'economia di mercato".

A questa importante dichiarazione - riferiva a suo tempo la Comunità Europea - si è arrivati dopo anni di discussioni che negli ultimi mesi erano diventate ancora più frequenti ed appassionate. La conferma di come il dibattito sia stato ampio e seguito in ogni paese dell'unione in modo trasversale da tutte le componenti politiche arriva dalla maggioranza del Parlamento Europeo con cui è stata approvata la risoluzione: 546 voti favorevoli, 28 contrari e 77 astenuti. Tra i paesi scettici rientrano Germania e Gran Bretagna mentre tra i più favorevoli ci sono Italia e Francia. Ora la palla passa alla Commissione Europea che dovrà pronunciarsi entro l'11 dicembre di quest'anno. Per arrivare a questo importante passo del Parlamento Europeo si sono

(A.F.)

(segue a pagina 8)

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

UNI EN ISO 9001:2015
UNI EN ISO 14001:2015
UNI ISO 45001:2018
CERTIQUALITY
SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

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

120 YEARS 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 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons
Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons
Gamma completa macchine e sistemi di magazzino
Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica, gestione flotte

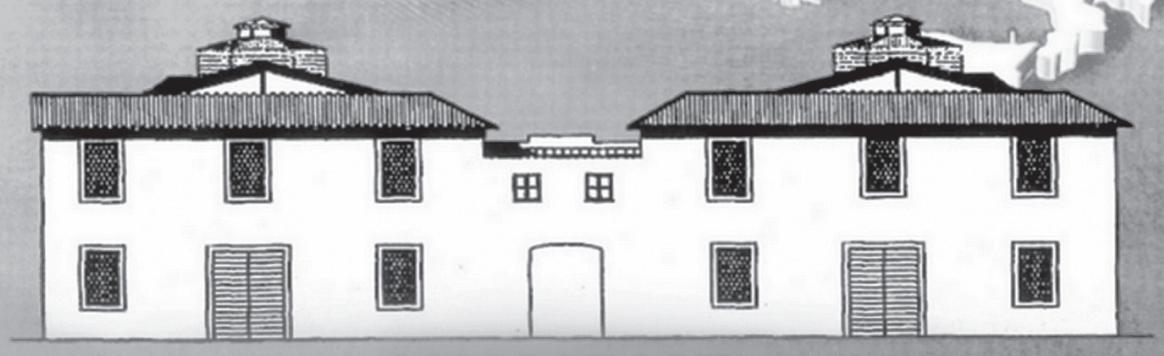
Per ulteriori informazioni:
TRICOM srl
Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177
Grosseto | Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446836
info@tricomsrl.net | www.tricomsrl.net

Linde Material Handling
Linde
tricom s.r.l.

msc
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

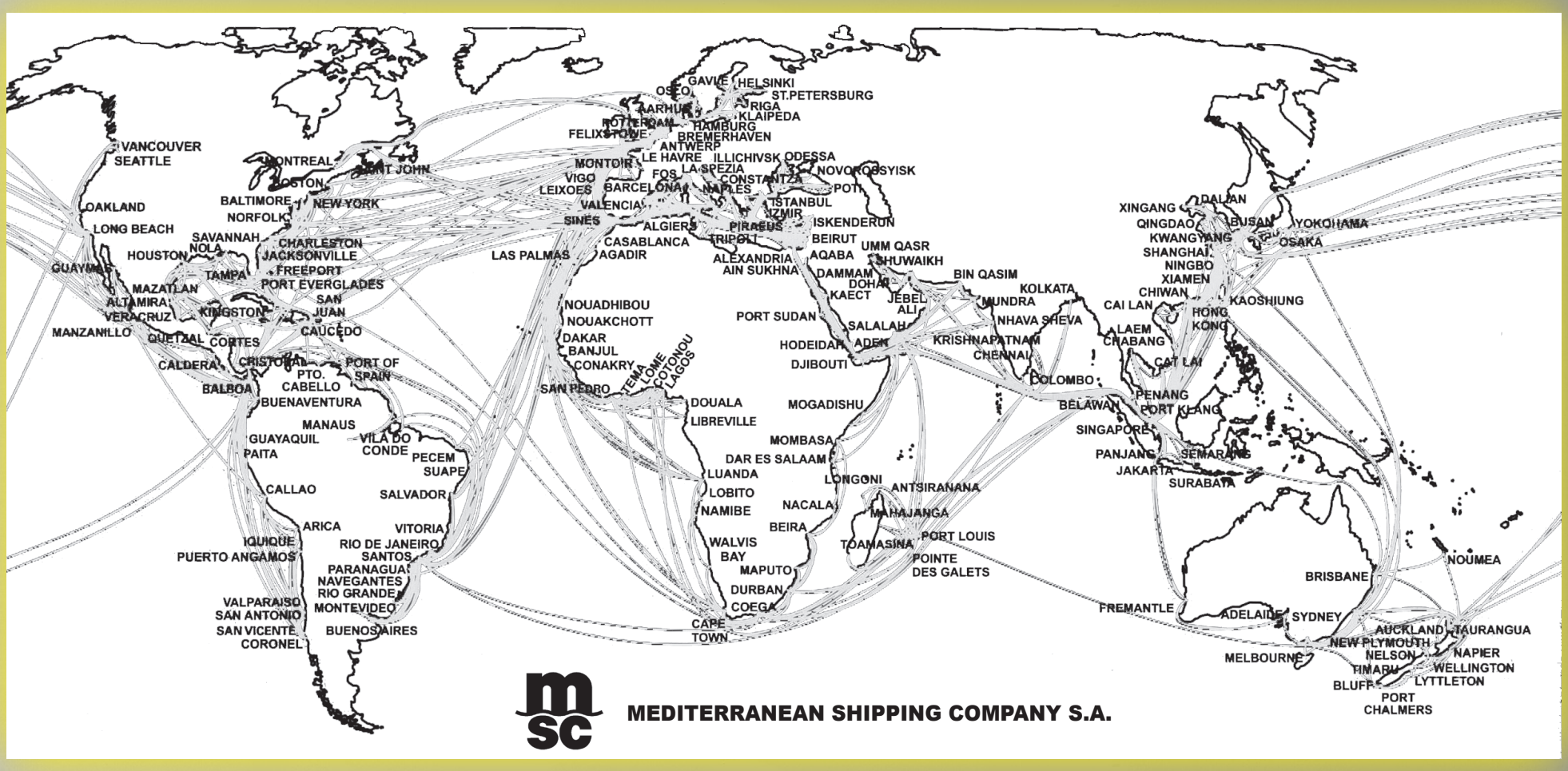
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO



msc MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.

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

IN VISTA DI INTERVENTI DI RISANAMENTO ANCHE DALLE VECCHIE GRU

Ancona, illuminazione rinnovata

ANCONA – Si è concluso l'intervento di manutenzione straordinaria delle torri faro di illuminazione nella zona della darsena Marche del porto di Ancona. I lavori hanno consentito l'efficientamento energetico dell'impianto così da diminuire il consumo di energia elettrica e, allo stesso tempo, migliorare l'affidabilità, la durata e l'efficienza dell'impianto stesso.

L'intervento ha previsto la sostituzione dei proiettori Sap-Sodio ad alta pressione con quelli di nuova generazione di tipologia Led-Light emitting diode delle 17 torri faro che si trovano nell'area di facility della darsena commerciale, su una superficie complessiva di 29.800 metri quadrati.

Il lavoro di manutenzione degli impianti di pubblica illuminazione nella zona commerciale dello scalo consentirà di diminuire il consumo di energia elettrica e il relativo ammontare dei costi, con un risparmio stimato del 30%, migliorando lo standard qualitativo e di sicurezza delle aree interessate in conformità con le prescrizioni delle normative.

Sempre nella zona commerciale del porto dorico, saranno demolite le due gru portainer posizionate alla banchina 23, la Badoni e la Paceco, non più utilizzate perché obsolete e insicure. Il materiale ferroso di cui sono fatte sarà recuperato. La loro demolizione sarà propedeutica all'intervento di adeguamento strutturale della banchina di ormeggio 23 per il quale è previsto a breve la pubblicazione del bando.

"Il traffico delle merci è uno dei punti di forza del porto di Ancona – afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo -. Un traffico che, anche durante il periodo della pandemia, non si è mai fermato e che interessa lo scambio commerciale dei territori delle Marche e del Centro Italia. Stiamo procedendo, come AdSP, nel percorso di rinnovamento delle aree della darsena commerciale, per facilitarne le potenzialità di sviluppo e il lavoro del cluster marittimo puntando sull'elemento della sostenibilità che, con questo intervento di efficientamento delle torri faro, contribuisce al miglioramento della sicurezza operativa nell'area".

DALL'INDICE PUBBLICATO SU IL SOLE24ORE

Clima, le città migliori

Nella foto: La terrazza Mascagni di Livorno.

MILANO – L'indice del clima del Sole 24 Ore del 2024 ha eletto Bari come la città italiana con il clima migliore, spodestando Imperia dalla prima posizione. Questo riconoscimento - riferisce il quotidiano - si basa su dieci parametri meteorologici che misurano le condizioni climatiche più favorevoli nel periodo dal 2013 al 2023.

Bari ha ottenuto il primato grazie a una serie di fattori positivi, tra cui otto ore e mezza di sole al giorno, nove giorni di precipitazioni estreme all'anno e solo 158 giornate l'anno con un'umidità relativa al di fuori del comfort climatico. La brezza estiva, con una media di 7,2 nodi giornalieri, contribuisce ulteriormente al clima piacevole della città pugliese.

Questo risultato segna la prima volta che una città del Mezzogiorno conquista il primato in questo indice, indicando un cambiamento significativo rispetto alle edizioni precedenti. Oltre a Bari, altre sei città meridionali popolano la top ten del benessere climatico (nell'ordine Barletta-Andria-Trani 3ª, Catania 4ª, Pescara 5ª, Chieti 7ª, Brindisi 8ª, Agrigento 9ª, Cagliari 10ª).

La storica leader, Imperia, che si era posizionata in testa nelle precedenti edizioni(la prima pubblicata nel 2019 con i dati sul decennio 2008-2018 e la seconda pubblicata nel 2022 con i dati sul decennio 2011-2021) ora è scesa al secondo posto.

Ottima posizione anche per Livorno (6ª), unica del Centro Italia tra le prime dieci. Le città costiere e quelle in quota, come Aosta ed Enna, sono le più indicate per offrire un maggiore comfort climatico, con ore di sole abbondanti, un indice di calore moderato e pochi eventi climatici estremi.

CON I SIMBOLI DELLA COMPAGNIA E DEI TEMI DEL MARE

Nuova divisa MSC al Napoli

Nella foto: La presentazione della nuova maglia.

NAPOLI – SSC Napoli ed MSC Crociere, Main Partner del Club Campione d'Italia di calcio, hanno presentato la speciale "Everywhere Jersey". Dopo la celebrazione delle maglie Home e Away avvenuta lo scorso luglio a bordo della nave MSC "World Europa", il Club partenopeo sugella ulteriormente il suo storico legame con il leader internazionale del settore delle crociere dedicando la quinta divisa stagionale al tema del mare.

Il concept di questa limited edition, infatti, appare come una mappa stilizzata dei porti più iconici cui la flotta MSC attracca: Dubai, Copenaghen e Miami si connettono in un unico grande flusso marittimo a Napoli, colorato crocevia di un mondo dalle diverse nazionalità tutte affacciate sullo stesso mare.

A completare il disegno è la Rosa dei Venti, strumento prediletto dai navigatori, riferimento assoluto per tutti coloro che considerano il viaggio la loro unica vera meta.

Ecco quanto dichiarato in merito da Tommaso Bianchini, chief revenue officer SSC Napoli: "La presentazione della quinta e ultima maglia gara della stagione 23/24 chiude il cerchio iniziato a bordo della MSC World Europa a luglio. Il nostro viaggio è partito da Napoli con le prime due maglie della collezione, per poi continuare in Nuova Zelanda con la terza maglia ispirata alla cultura Maori per tornare su Napoli grazie al kit Halloween che ha celebrato l'antica storia del Cimitero delle Fontanelle. Oggi lanciamo in tutto il mondo la nostra "Everywhere Jersey" che rappresenta la perfetta fusione con il nostro Main Partner MSC, portando sulla nostra maglia la rosa dei venti -simbolo per eccellenza della navigazione e i quattro porti principali raggiunti dalle navi MSC in tutto il mondo. Un viaggio in compagnia di un Partner di eccellenza che siamo certi durerà ancora tanto tempo".

Soddisfatto anche Leonardo Massa, vice president Southern Europe di MSC Crociere: "Il 2024 di MSC Crociere è un 'viaggio verso la Bellezza' a bordo di navi che hanno un profondo rispetto per l'oceano, il pianeta e l'ambiente. Anche questa maglia rappresenta la bellezza che, attraverso le destinazioni più iconiche della Compagnia, porta con sé lo spirito del viaggiatore che vede in ogni porto non solo un punto di arrivo, ma anche un punto di partenza."

DALLA FREGATA BERGAMINI AL LARGO DI RODI

Ispezionata nave "sospetta"

ROMA – Nell'ambito dell'Operazione Mediterraneo Sicuro, ha avuto luogo una nuova esercitazione ispettiva congiunta al largo di Rodi. All'attività hanno preso parte:

• nave Bergamini, fregata della Marina Militare italiana, motonave "Grande Ellade", mercantile di bandiera italiana del Gruppo Grimaldi, Centrale Operativa Multi-Dominio della Marina Militare (COMM) presso il Comando in Capo della Squadra Navale (CINCNAV), Staff dell'Operazione Mediterraneo Sicuro, Centro Operativo Nazionale Guardia Costiera (CONGUARCOST) nella sua funzione di IT-MRCC (Italian Maritime Rescue Coordination Centre), Company Security Officer (CSO) e sede operativa del Gruppo Grimaldi, a Napoli e Confitarma.

Mentre navigava nel Mediterraneo orientale, al largo di Rodi, il mercantile "Grande Ellade" ha simulato il trasporto sospetto di un carico illegale.

La Marina Militare, avuto notizia di un possibile trasporto irregolare, ha interessato la fregata Bergamoni, impegnata in ambito Operazione Mediterraneo Sicuro, in qualità di flagship dell'operazione, per condurre un'ispezione in alto mare.

La fregata, raggiunto il mercantile, ha comunicato al comandante l'intenzione di inviare a bordo un team della Brigata San Marco per un'operazione ispettiva (VBSS - Visit, board, search, and seizure). Il team, recatosi a bordo con un mezzo navale veloce, ha condotto una serie di controlli per verificare la conformità dei documenti e del carico. Accertatosi che tutto fosse in regola, il team ha quindi abbandonato il mercantile, che ha potuto riprendere regolarmente e senza ritardo la sua navigazione.

L'esercitazione, finalizzata al controllo del traffico mercantile e all'accertamento e al contrasto di attività illecite in alto mare da parte di mercantili nazionali - riferisce Confitarma - ha messo ancora una volta in evidenza l'alto livello di formazione e preparazione di tutto il personale civile e militare coinvolto, confermando la ormai consolidata, efficace e proficua collaborazione tra Marina Militare, compagnia di navigazione Grimaldi e Confitarma, in un generale contesto di instabilità internazionale che sta avendo anche ripercussioni sulle vie di comunicazione marittime.

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

FANFANI
Ship's Agents & International Forwarders since 1886
TUSCANIA
international forwarders
William Shepherd
port agents since 1875
CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA
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
AEO

LA CELEBRAZIONE DI ENEL E ENERGIA A LARDERELLO

“Soffionissimo” quasi centenario

LARDERELLO – L’energia pulita a volte è sotto i nostri piedi e non c’è bisogno di altro che non lasciarla liberarsi. “Il Soffionissimo”, esempio noto e celebrato, compie in questi giorni 95 anni ed Enel Green Power celebra la forza della natura, che ancora oggi fa pulsare il “cuore caldo” della Toscana in grado di produrre più del 33% del fabbisogno elettrico regionale e di fornire calore ai territori geotermici tra le province di Pisa, Grosseto e Siena.

Era il 26 marzo 1929, infatti, quando a Larderello, nell’attuale area dove sorgono il quartier generale della società elettrica e il Museo della Geotermia, un nuovo tipo di sonda, utilizzata per perforazioni profonde, raggiunse abissi fino ad allora inesplorati e portò alla fuoriuscita di una colonna di vapore da 200 tonnellate all’ora, come mai si era visto prima.

Il fenomeno fu denominato “Soffionissimo”, in riferimento alla sua forza apparentemente non captabile: l’ingegno dell’uomo e dei professionisti geotermici, però, già a quel tempo consentì in circa un mese di imbrigliare la spettacolare eruzione del sottosuolo che andò ad alimentare, insieme ad un successivo pozzo del 1932, la nuova centrale “Larderello 2” che aveva una potenza di 60 MW. Oggi, dopo 120 anni di utilizzo della geotermia per produzione di energia elettrica, il grande know how sviluppato in Toscana ha consentito di raggiungere un livello di innovazione, di eccellenza tecnologica e di sostenibilità ambientale che ha fatto del polo toscano il più antico e allo stesso tempo innovativo complesso geotermico del mondo con 916 MW di potenza installata, 10 comuni teleriscaldati e molti benefici per le comunità.

Enel Green Power ha volute ricordare la scoperta del “Soffionissimo” con un post sui propri profili social instagram e linkedin (vedi link sotto) che, attraverso testi e immagini, ripercorre quell’episodio, che è stata una tappa significativa dello sviluppo energetico d’Italia, nonché l’evoluzione dell’industria geotermica, da 200 anni in continua “fase creativa”, prima per gli usi chimici e poi elettrici. Oggi la geotermia toscana di Enel Green Power conta 34 centrali geotermoelettriche, per un totale di 37 gruppi di produzione, dislocate tra le province di Pisa, Siena e Grosseto: oltre a soddisfare più del 33% del fabbisogno elettrico regionale e a rappresentare più del 70% della produzione toscana da fonte rinnovabile, la risorsa geotermica fornisce calore utile a riscaldare circa 13mila utenti, 26 ettari di serre e aziende agricole ed artigianali, alimentando anche un’importante filiera del turismo sostenibile con 60mila visite annue tra i poli museali, gli impianti, i percorsi di trekking tra le manifestazioni naturali dei territori geotermici.

UN APPELLO DI ITALIA NOSTRA ALLE AZIENDE E DI TRASPORTO

Treni storici da salvare

L’AQUILA – Italia Nostra, in prima linea sulla questione della tutela del patrimonio ferroviario storico, in occasione della Primavera della mobilità dolce di AMODO ha segnalato alcune criticità sul tema.

Proprio in questi giorni, si è verificato un evento segnalato dalla sezione di Valmarecchia, che riguarda tre locomotive a vapore cedute dalla Associazione Adria Vapore di Rimini ad un privato, che si è impegnato a recuperarle e a esporle in un luogo di sua proprietà. Questo materiale - sostiene l’associazione - richiede interventi specializzati per la conservazione che non possono essere demandati ad un privato e nemmeno essere a carico di associazioni el volontariato storico.

“Il restauro di questi mezzi – dichiara Massimo Bottini di Italia Nostra Valmarecchia e consigliere dell’Associazione Italiana Patrimonio Archeologia Industriale AIPAI – necessita di competenze e professionalità che potrebbero assicurare lavoro specializzato alle giovani generazioni ed economia al Paese. Visto il successo delle Ferrovie Turistiche, questo compito non può ormai essere svolto unicamente da Fondazione FS Italiane, che meritoriamente ha recuperato una parte di questo patrimonio, ma deve essere anche a carico dalle aziende di trasporto ferroviario locale che hanno nei propri depositi cospicui giacimenti di materiale rotabile”.

In Italia - dice ancora l’associazione - esistono depositi di materiale e archivi storici ferroviari un po’ su tutto il territorio. È il caso della stazione di Lanciano: “Italia Nostra, oltre a battersi contro la chiusura e soppressione dell’antico tracciato ferroviario, – dichiara Pierluigi Vinciguerra, presidente Italia Nostra Abruzzo – vorrebbe salvare anche il parco dei veicoli storici dell’ex Sangritana (Vincolati nel 2022 dalla Soprintendenza) unitamente alla officina storica e sala macchine per istituire di un Museo Regionale dei Trasporti. Si segnala inoltre l’archivio storico ferroviario, vero gioiello, vincolato dalla Soprintendenza Archivistica, riordinato, restaurato e informatizzato ma chiuso da tre anni al pubblico.”

DALLA GUARDIA COSTIERA DEL COMANDO DI OLBIA

Sicurezza carente, fermata una nave

OLBIA – Continua la guerra alle vecchie carrette fuorilegge. Gli Ispettori del Nucleo Port State Control della Guardia Costiera, nell’ambito dell’attività di controllo a bordo delle navi battenti bandiera estera che approdano nel porto di Olbia, martedì 26 marzo a seguito di ispezione hanno deciso di sottoporre a provvedimento di fermo la nave da carico “OCMIS GAR,” battente bandiera Guinea-Bissau, ormeggiata al molo Cocciani del porto di Olbia dopo aver riscontrato numerose deficienze imputabili alle mancate applicazioni delle norme e delle Convenzioni internazionali che disciplinano il più ampio concetto di sicurezza della navigazione.

L’unità di 4150 tonnellate di stazza lorda e adibita al trasporto di carico generale, con 16 persone di equipaggio e proveniente da Ancona e diretta ad Aqaba (Giordania), è giunta nel porto di Olbia nel corso dell’ultimo fine settimana per procedere alla caricazione di blocchi di marmo.

Nel corso dell’attività ispettiva gli ispettori della Guardia Costiera hanno riscontrato, tra l’altro, gravi carenze relative ai mezzi di salvataggio, ad alcuni sistemi di sicurezza antincendio e alla preparazione professionale dell’equipaggio relativamente alle procedure per la lotta antincendio, nonché carenze relative alle procedure di sicurezza in generale. Tali irregolarità hanno evidenziato come la nave fosse al di sotto degli standard minimi di sicurezza richiesti dalla normativa internazionale.

La nave è attualmente ferma nel porto di Olbia e vi rimarrà in stato di detenzione fino alla regolarizzazione di quanto previsto.

A partire dall’inizio dell’anno, sono tre le navi sottoposte a fermo amministrativo dagli uomini della Guardia Costiera.

Tale attività di controllo - ricorda la Guardia Costiera - è effettuata in aderenza a Convenzioni, accordi internazionali e direttive comunitarie sulla salvaguardia della vita umana in mare e della tutela ambientale, volta ad assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standards sviluppati a garanzia della tutela dell’ambiente marino, dei lavoratori marittimi e della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

PRESENTATO DALL’AUTORITÀ PORTUALE DELL’ADRIATICO CENTRALE

Corso d’ingegneria della logistica

ANCONA – È stato presentato, nella sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, il nuovo Corso di Laurea Magistrale in “Ingegneria delle infrastrutture energetiche e della logistica in ambito portuale” dell’Università Politecnica delle Marche.

Il Corso, ad accesso libero, ha come obiettivo la formazione di professionisti in grado di ideare, realizzare e gestire autonomamente logistica, impianti e infrastrutture energetiche e tecnologiche in ambito portuale, nonché sulla progettazione meccanica e, in generale, su problemi di interesse ingegneristico in ambito navale, governare processi di innovazione e condurre attività di ricerca e sviluppo di elevata complessità.

Con la laurea magistrale in Ingegneria per le Infrastrutture e la Mobilità in ambito Portuale si acquisiscono tutte le competenze e le conoscenze per coordinare gruppi di lavoro nella gestione energetica delle attività produttive portuali e nelle attività di gestione del porto stesso. La formazione ricevuta durante il corso consente di progettare infrastrutture energetiche, in ambito tradizionale e rinnovabile, a servizio delle attività portuali; allo stesso tempo il Laureato e la laureata potranno rivestire il ruolo di Energy Manager.

Alcuni possibili sbocchi occupazionali: Energy Manager, progettazione di impianti per la produzione, il trasporto e gli usi finali dell’energia all’interno di società di ingegneria; responsabile di gestione e logistica all’interno di aziende operanti nel settore navale; progettista di componenti per l’industria navale; responsabile di gestione e logistica nelle attività commerciali ed industriali portuali; oltre alla libera professione o alla prosecuzione degli studi attraverso corsi di Dottorato di Ricerca.

Il percorso formativo è organizzato in modo da tenere conto della trasversalità che caratterizza il Corso di Studi. Il Dipartimento cui afferisce la maggior parte dei docenti ha conseguito il riconoscimento di “Dipartimento di Eccellenza” per la qualità delle sue attività di ricerca. L’elevato livello qualitativo della ricerca è testimoniato anche dal numero di spin-off (3 attivi e altri 3 ormai trasformatisi in vere e proprie imprese).

Possono accedere al corso di laurea magistrale coloro che hanno conseguito un diploma di laurea della classe L-9 - Ingegneria Industriale, ovvero altro titolo di studio conseguito all’estero riconosciuto idoneo

G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING
Spedizioni Internazionali Marittime
Operatori Doganali

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

S·INT·A 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

green news

SECONDO L'ANALISI DI TRANSPORT & ENVIRONMENT

L'auto elettrica cresce dall'Est

BRUXELLES – Secondo una nuova analisi di Transport & Environment (T&E), quasi un quinto (19,5%) dei veicoli elettrici venduti in Europa l'anno scorso è stato prodotto in Cina (in Italia il 23%); la quota è destinata a raggiungere un quarto (25%) nel 2024. La previsione giunge mentre l'UE sta valutando l'opportunità di imporre una maggiorazione sulle tariffe per l'import di auto made in China, col fine di bilanciare i sussidi che l'industria cinese già riceve da Pechino. Secondo T&E, l'aumento della produzione di auto elettriche di massa e maggiori investimenti per creare una supply chain di batterie in Europa sono l'unico modo, per le case automobilistiche dell'UE, di competere con i marchi cinesi. Ma un aumento delle tariffe avrebbe come ulteriore effetto quello di stimolare i competitor internazionali a localizzare in Europa la loro produzione.

Mentre le importazioni in Europa dalla Cina sono state in gran parte costituite da auto Tesla, Dacia e BMW, T&E prevede che i marchi cinesi potrebbero raggiungere l'11% del mercato europeo dei veicoli elettrici nel 2024 e il 20% nel 2027. Questa proiezione conservativa presuppone una crescita lineare della quota di mercato degli OEM cinesi sulla base delle vendite degli ultimi due anni, anche se BYD da sola punta al 5% del mercato europeo delle auto elettriche entro il 2025.

SECONDO LE ANALISI DELLA COMMISSIONE EUROPEA DELL'AMBIENTE

Le ibride "barano" sul CO/2?

MILANO – Secondo un approfondito servizio di "Mondo motori" le auto ibride plug-in stanno affrontando un serio interrogativo in Europa a causa della significativa differenza tra le emissioni di CO2 dichiarate e quelle effettivamente rilevate.

Studi e analisi sottolineano come le emissioni reali siano in media 3,5 volte superiori ai dati forniti dalle case automobilistiche. Questa situazione solleva dubbi sulla loro effettiva sostenibilità ambientale e mette in luce la necessità di una maggiore trasparenza e accuratezza nei test di omologazione.

Secondo i dati elaborati dalla Direzione Generale per l'Azione per il Clima (DG Clima) della Commissione Europea, basati su un campione di 600.000 veicoli, si è scoperto che le emissioni in condizioni reali superano del 20% quelle stabilite dalle procedure di omologazione WLTP. Questo divario è particolarmente evidente nelle ibride plug-in, dove la discrepanza raggiunge livelli allarmanti, evidenziando un'utilizzo subottimale della modalità elettrica.

Le osservazioni derivanti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante (OBFM), obbligatori dal gennaio 2021, hanno offerto una prospettiva realistica sulle prestazioni ambientali di queste vetture. La raccolta di dati ancora in fase iniziale ha permesso di identificare un gap medio di 4 litri ogni 100 km e di 100 grammi di CO2 per km per le ibride plug-in rispetto ai valori di laboratorio. Questi dati, pur limitati, hanno già stimolato la Commissione Europea a prendere provvedimenti per una maggiore rappresentatività e affidabilità delle rilevazioni future.

CON L'UTILIZZO DELLA PEROVSKITE IN ABBINAMENTO AL TRADIZIONALE SILICIO

Celle solari, nuova generazione

MILANO – Il panorama dell'energia solare sembra ormai sull'orlo di una trasformazione significativa grazie allo sviluppo di un tipo avanzato di cella solare. Queste nuove celle, create da un team internazionale guidato da un ricercatore dell'Università di CU Boulder, promettono di superare l'efficienza dei pannelli solari attuali, tradizionalmente basati sul silicio. Questo progresso, documentato sulla rivista Nature Energy, introduce le celle di perovskite, presentandole come l'avanguardia nella tecnologia solare.

Al momento, la maggior parte dei pannelli solari sul mercato è costituita da silicio, con un'efficienza di conversione energetica del 22%, il che significa che solo una frazione dell'energia solare viene trasformata in elettricità. Questo è dovuto alla capacità limitata del silicio di assorbire specifiche lunghezze d'onda della luce. Oltre a questo limite, la produzione di silicio si caratterizza per i suoi elevati costi e il suo ingente consumo energetico.

In questo contesto, emerge la perovskite, un materiale semiconduttore sintetico con il potenziale di convertire l'energia solare in modo più efficiente e a costi di produzione ridotti rispetto al silicio. Michael McGehee, professore presso il Dipartimento di Ingegneria Chimica e Biologica della CU Boulder, sottolinea l'importanza rivoluzionaria delle perovskiti nel settore energetico.

La ricerca ha esplorato l'uso di celle solari di perovskite in combinazione con celle di silicio per formare delle celle tandem. Questa combinazione sfrutta la capacità di ogni materiale di assorbire diverse parti dello spettro solare, potenzialmente aumentando l'efficienza dei pannelli oltre il 50%. McGehee osserva che l'espansione dei mercati dell'energia eolica e solare è essenziale per un futuro rinnovabile, e migliorare l'efficienza delle celle solari è cruciale per questo obiettivo.

Una sfida chiave nella commercializzazione delle celle di perovskite riguarda il processo di rivestimento del semiconduttore, che attualmente richiede ambienti isolati per prevenire l'ossidazione. Tuttavia, la scoperta dell'uso del formiato di dimetilammonio (DMAFo) offre una soluzione permettendo il rivestimento in condizioni ambientali, senza compromettere le prestazioni del materiale.

IL PUNTO CON UN WEBINAR IN PROGRAMMA PER DOMANI GIOVEDÌ

L'idrogeno come fonte primaria

GENOVA – Domani, giovedì 4 aprile alle 11, avrà luogo un webinar sui temi dello sviluppo dell'idrogeno come fonte energetica primaria.

La Banca Europea dell'Idrogeno - riferisce ATA - è il catalizzatore che guida l'Europa verso un futuro a idrogeno. Progettata per sostenere gli investimenti nella produzione sostenibile di idrogeno e ridurre la dipendenza dai combustibili fossili russi, è una pietra miliare nella ricerca della neutralità climatica dell'Europa entro il 2050. Con l'obiettivo di produrre internamente 10 milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile entro il 2030 e di importarne altri 10 milioni, la Banca Europea è pronto a rimodellare il panorama europeo dell'idrogeno.

Nell'agosto 2023, la Commissione Europea ha avviato la prima asta per la produzione di idrogeno rinnovabile in Europa, finalizzata ad aumentare la produzione di idrogeno rinnovabile in tutto lo Spazio Economico Europeo con un investimento di 800 milioni di euro dal Fondo per l'innovazione. Per la seconda asta, la Commissione Europea ha annunciato 2,2 miliardi di euro, destinati a colmare il divario di costo tra l'idrogeno rinnovabile e quello fossile, rendendo l'idrogeno rinnovabile una scelta economicamente più vantaggiosa.

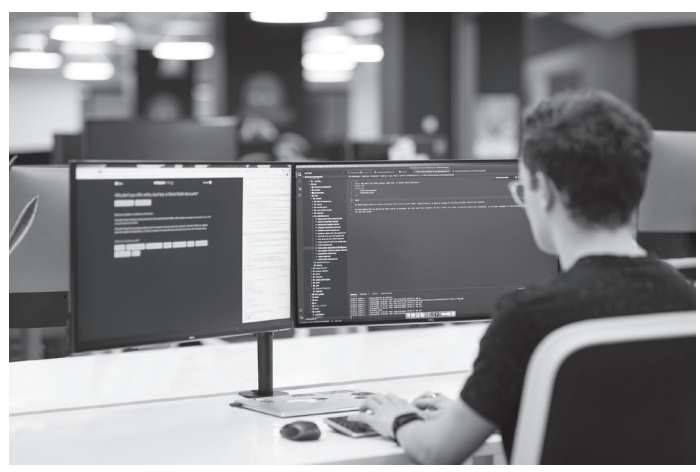
Il webinar anche sul web RENMAD by ATA Insights gratuito intende addentrarsi nell'intricato mondo delle aste per l'idrogeno della Banca Europea e nelle opportunità che essa offre per la realizzazione di importanti progetti nel settore:

- Scoprire le caratteristiche del sistema delle aste per l'idrogeno, comprese le tempistiche che sono cruciali per i risultati della prima asta e per lo svolgimento della seconda.
- Acquisire informazioni indispensabili sui requisiti e sulle strategie per partecipare con successo alle aste per l'idrogeno, in modo che i vostri progetti siano più avanti rispetto alla concorrenza.
- Cogliere le ripercussioni delle aste sul mercato italiano e le opportunità di crescita della filiera locale.
- Comprendere come la Banca Europea dell'Idrogeno stia influenzando ogni settore dell'industria dell'idrogeno rinnovabile, creando nuovi mercati, facilitando le importazioni e sfruttando i finanziamenti pubblici e privati.

I posti sono limitati, quindi gli interessati possono prenotare in: https://bit.ly/3Pwpkgu.

TECNOLOGIA D'AVANGUARDIA PROPOSTA DALL'INGLESE OCTOPUS

Se l'auto elettrica "regala" energia



LONDRA – Octopus Energy ha compiuto un altro passo avanti nella trasformazione del sistema energetico con l'integrazione delle auto elettriche nel sistema di bilanciamento del Regno Unito.

Questo meccanismo, che l'azienda pensa poi di esportare anche nei paesi dell'unione europea, utilizza dispositivi come auto elettriche, batterie e centrali a gas che producono e consumano energia per garantire il bilanciamento della rete e l'equilibrio tra domanda e offerta quando necessario.

Grazie alla tecnologia, infatti, i clienti britannici di Octopus Energy che possiedono un'auto elettrica potranno fungere da vera e propria centrale elettrica virtuale.

La sperimentazione della National Grid, che si avvale esclusivamente di auto elettriche di clienti Octopus nel Regno Unito, è in corso da 7 mesi e, grazie al suo successo, permetterà ad altri fornitori di attivare questo sistema, offrendo così un'alternativa sostenibile alle centrali a gas.

Il progetto pilota non solo permette agli utenti Octopus possessori di un'auto elettrica di avere costi di ricarica altamente vantaggiosi grazie alla tariffa dedicata "Intelligent Octopus Go", ma anche a chiunque abbia un'utenza di energia elettrica di vedere abbassati i costi di bilanciamento della rete.

Lo studio ha dimostrato che molte "mini centrali elettriche" - le auto elettriche - possono avere lo stesso impatto di una grande centrale elettrica, con la differenza che sono i consumatori a trarne beneficio anziché le grandi compagnie energetiche.

Estrapolando i risultati ottenuti finora, se tutti i 10 milioni di veicoli elettrici che si prevede saranno presenti nel Regno Unito entro il 2030 partecipassero alla sperimentazione, i costi del sistema si ridurrebbero di quasi 100 milioni di sterline all'anno. Inoltre, si eviterebbe di sprecare energia pulita durante i cali della domanda.

Il coinvolgimento di Octopus, che ha partecipato alla ricerca come unico soggetto, ha dimostrato che i dispositivi domestici possono bilanciare la rete. L'esperienza si concluderà a breve e Octopus Energy, fornitore globale di energia, ne condividerà i risultati e ne discuterà le implicazioni per il settore.

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

SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

THE IDEAL SHIPPING SOLUTION FOR YOUR COMMODITIES

ISO 9001:2015 QUALITY
ISO 14001:2015 ENVIRONMENT
AMS/AAMS
SFI Provider
TAPA Transported Asset Protection Association
C-TPAT Program Customs-Trade Partnership Against Terrorism
ACI
AFR
China Class A
EU Regulated Agent
IT AEOC 16 1182
International Air Transport Association
HACCP
U.S. Food and Drug Administration
GDP Compliant GOOD DISTRIBUTION PRACTICES
ecovadis BRONZE Sustainability Rating

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

pagina nautica

IN APPLICAZIONE DEL NUOVO CONTRATTO INTEGRATIVO AZIENDALE

“Mediazione culturale” al Sanlorenzo

AMEGLIA – Sanlorenzo, azienda leader a livello mondiale nel settore della nautica di lusso che produce yacht e superyacht “su misura” personalizzati per ogni cliente, fa del lavoro di qualità - sottolinea una nota dell’azienda - un punto di valore, mettendo al centro l’eccellenza delle persone, la promozione dei talenti e l’inclusione.

Tra le iniziative messe in pista nei cantieri di Ameglia, La Spezia, Viareggio e Massa c’è lo “Sportello di mediazione culturale”, previsto dal nuovo Ccontratto integrativo aziendale del Gruppo, volto all’inclusione delle diverse culture presenti nei cantieri e fondamentale per favorire una maggiore integrazione.

L’iniziativa prevede uno sportello di ascolto e supporto da parte di un mediatore culturale della Cooperativa Mondo Aperto affiancato da un tecnico ASL per tematiche relative al lavoro, salute ed esigenze, come richiesta documenti, medico di base, iscrizione figli a scuola e altre ancora.

Lo Sportello è fruibile dai lavoratori di origine straniera in forma gratuita, a settimane alterne, con una pianificazione volta a coprire tutte le necessità e le sedi produttive.

Tra i temi al centro del nuovo Contratto Integrativo Aziendale c’è anche la sicurezza sul lavoro, che ha visto iniziative come la “Safety Pause”, un ciclo di appuntamenti di riflessione e condivisione sul tema della cultura della sicurezza tenutisi in queste settimane all’interno dei singoli cantieri e che fa parte di una più ampia serie di iniziative. L’obiettivo è contribuire alla sensibilizzazione dei dipendenti su questo tema, grazie anche alle testimonianze di coloro che hanno avuto esperienza diretta di gravi infortuni sul lavoro.

Queste iniziative rappresentano un ulteriore tassello del progetto di integrazione culturale e dell’inclusione, di fondamentale importanza per Sanlorenzo. Come dichiara Pier Francesco Acquaviva, Sanlorenzo Group HR director: “Dopo la fruttuosa sperimentazione lanciata nel cantiere di La Spezia lo scorso anno, abbiamo pensato, all’interno del nostro contratto integrativo aziendale siglato lo scorso 26 ottobre, di rendere lo sportello di mediazione culturale uno strumento permanente all’interno di tutti i nostri cantieri a supporto dei lavoratori stranieri che operano presso le ditte in appalto. Siamo particolarmente fieri di questa iniziativa che si inserisce nell’ambito di una strategia più ampia di ESG e che prevederà, sempre per i lavoratori stranieri delle ditte in appalto, la possibilità di seguire corsi di alfabetizzazione linguistica e culturale, direttamente presso i nostri cantieri”. “Inoltre - continua Acquaviva - Siamo orgogliosi di dare seguito ad un’altra previsione del nostro contratto integrativo aziendale che ha definito dei momenti di riflessione sulla cultura della sicurezza sul lavoro. Dal 19 al 21 febbraio tutte le nostre Persone hanno partecipato alle pause per la sicurezza organizzate presso tutte le nostre sedi, durante le quali abbiamo ascoltato la testimonianza di una persona che ha subito un grave infortunio sul lavoro, a testimonianza di un impegno costante su una tematica così cruciale come quella della sicurezza nei contesti lavorativi”.

PRESENTATO AL PALM BEACH INTERNATIONAL BOAT SHOW

Grande Azimut “visionario”

VIAREGGIO – Azimut traccia la rotta verso il futuro e al Palm Beach International Boat Show svela il progetto della nuova ammiraglia della flotta – Grande 44M. Il modello più grande mai costruito dal Cantiere è anche espressione della sua missione: coniugare innovazione tecnologica, design visionario e attenzione alla sostenibilità ambientale.

Grande 44M infatti stupisce – sottolinea il cantiere- con qualcosa che oggi non c’è: un superyacht a ridotte emissioni di CO_2 che esprime su quattro ponti – invece che sui tradizionali tre – un design dalle linee fluide e decise, che avvolgono e scolpiscono volumi importanti. E una barca che offre un lifestyle di bordo unico e inatteso per questo segmento. L’emblema? L’Upper Deck trasformabile in ponte armatoriale con ambienti con vista mare ininterrotta sia a poppa che a prua.

«Grande 44M è la prova che la vera innovazione anticipa desideri reali degli armatori. Lo confermano le cinque unità vendute ancora prima della presentazione ufficiale del progetto, tutte acquistate da armatori Azimut che conoscono il valore del Cantiere e desiderano crescere insieme a noi», dichiara Marco Valle, amministratore delegato del Gruppo Azimut|Benetti.

GRAZIE ALLA MOTOVEDETTA CODECASA CP802

Salvataggio a Siniscola

OLBIA – La Guardia Costiera di Siniscola è dovuta intervenire, con un medico a bordo, con la propria motovedetta CP802 - dedicata al servizio Search and Rescue - a circa 10 miglia dal porto di “La Caletta”, essendo pervenuta alla Sala Operativa di Olbia, una richiesta di soccorso ed evacuazione medica a favore di un marittimo italiano di 61 anni, colto da malore mentre era a bordo della nave “Splendid”, partita da La Goulette (Tunisia) e diretta a Genova.

Le operazioni di soccorso - sotto il coordinamento della Guardia Costiera di Olbia, in stretta sinergia con la Centrale Operativa del Comando Generale e il Centro Internazionale Radio Medico - hanno richiesto il trasbordo del malcapitato in corso di navigazione, e si sono concluse positivamente con lo sbarco dello stesso presso il porto di “La Caletta”, dove il marittimo è stato preso in carico dal personale sanitario del servizio 118, per il suo successivo trasferimento presso la struttura ospedaliera più vicina.

Nella foto: La CP802 in azione.

PROPOSTO SIA PER I CANTIERI CHE PER COMMERCIALE E AMMINISTRAZIONE

Player per digitalizzare aziende nautiche

ROMA – Una migliore organizzazione aziendale, partendo delle attività operative quotidiane e finendo con l’analisi dei risultati è fondamentale per la sostenibilità aziendale, questo soprattutto per le imprese che operano nel comparto nautico, considerando che i servizi e la mano d’opera sono sempre la parte predominante del fatturato.

Poseidon (info@poseidonsoftware.it) il software per la Nautica Italiana è l’unico player in grado di digitalizzare tutte le aree aziendali, con un percorso che coinvolge tutto il Team aziendale che può riassumersi in 3 step principali.

Digitalizzazione area Amministrativa e Commerciale: Clienti, vendite e fatturazione elettronica – Prima nota, scadenzari, iva, bilanci – Fornitori, ordini, magazzino.

Digitalizzazione area Nautica: Cantiere, commesse e lavorazioni – Marina, ormeggi, contratti, presenze, planimetrie – Charter, flotta, contratti e planning.

Digitalizzazione area Commerciale ed Analisi: Punti vendita con touch screen & bar code – Relazione clienti ed attività commerciali Crm – Analisi dei risultati e strategia competitiva Business Intelligence – Trasformazione digitale di tutti i documenti cartacei Dms.

Tramite la sua web app, Poseidon permette di consultare in mobilità le principali informazioni riguardanti i clienti, le imbarcazioni, i preventivi, le commesse ed i contratti di ormeggio o noleggio. Eseguire il check delle imbarcazioni in ingresso o delle lavorazioni da effettuare che verranno trasmesse in tempo reale agli operatori del desk centrale.

MARFRET
Compagnie Maritime
MARSIGLIA
LINEA VENEZUELA - COLOMBIA
mn. OLIVIA I
LIVORNO
16/04/24
mn. CMA CGM IMAGINATION
LIVORNO
23/04/24
per. Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France, La Guaira, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo.
AEM
AGENZIE EUROPEE MARITIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
e-mail: com@aemitalia.com
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
e-mail: n.nencioni@aemitalia.com
www.marfret.com

www.lorenziniterminal.it
LORENZINI&C
TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199
Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316
info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

La "devil alternative"

leti che ancora caratterizzano una percentuale consistente della flotta mondiale, sono la porta d'ingresso preferita per attacchi che, nel caso di navi passeggeri, può tradursi nel furto di una massa enorme di dati sensibili e su tutte le navi nel potenziale controllo dei sistemi di bordo (non è un caso che smentire un eventuale attacco cyber sia stata una delle prime preoccupazioni delle Autorità coinvolte nell'analisi del tragico abbattimento, da parte della portacontainer Dali, del Francis Scott Bay Bridge). Anche a terra la situazione non è migliore: nei porti un blackout, attraverso la penetrazione del PCS, può interrompere l'interfaccia fra nave e terminal; nella catena logistica, infine, una disconnessione fra i flussi informativo-documentali e i flussi di merce sarebbe oggi sufficiente ad affermare il caos.

"È cosa nota – prosegue Duci – che gran parte degli attacchi cyber fatti a fini estorsivi non venga denunciata e che le vittime preferiscano negoziare, attraverso soggetti internazionali specializzati, con gli hackers per ottenere la restituzione dei dati sensibili. Ma in uno scenario di instabilità come quello in cui viviamo, gli attacchi cyber si potrebbero trasformare in veri e propri atti di terrorismo o ancor peggio di guerra". Da qui la necessità di proteggersi con sistemi all'ultimo grifo.

Perché il Dragone

mossi praticamente tutti facendo "lobbing" sui deputati europei; dalle associazioni industriali, ai sindacati dei lavoratori che hanno fatto presente le pesanti ricadute negative in termini economici, sociali, ambientali.

La prima conseguenza riguarda i dazi sulle importazioni cinesi che restano in vigore. Perché?

Per dare una risposta concreta bisogna risalire al 2001 quando la Cina, dopo lunghi anni di negoziati, ottenne di entrare nella WTO (World Trade Organizzation detta anche OMC- Associazione Mondiale del Commercio) di cui fanno parte oltre 160 paesi che rappresentano oltre il 90% del commercio mondiale di beni e servizi. Lo scopo principale della WTO è quello di abolire (o ridurre) le barriere al commercio internazionale. Questo a condizione che l'economia dei paesi membri sia un'economia di mercato: MES (market economy status). E questo è il punto. Per la Cina questo riconoscimento da parte della UE-Unione Europea- deve arrivare entro i 15 anni di entrata della Cina nella WTO ovvero entro dicembre di quest'anno. Si capisce perciò l'importanza del pronunciamento del Parlamento Europeo. Per la UE, perché si possa parlare di economia di mercato, bisogna che vengano rispettati 5 punti:

• Non ci devono essere interferenze statali nelle decisioni aziendali in materia di prezzi, costi e fattori produttivi;

• Le imprese devono essere sottoposte a revisione contabile indipendente e seguire criteri di contabilità internazionali;

• I costi di produzione e la situazione finanziaria delle aziende non devono essere soggette a distorsioni particolari (con interventi statali diretti o indiretti) come le svalutazioni degli attivi e dei pagamenti con la compensazione dei debiti;

• Lo Stato deve garantire la certezza del diritto specie in materia fallimentare e di proprietà delle imprese;

• Lo Stato deve garantire la liberazione dei tassi di cambio.

Nelle sue motivazioni addotte per non riconoscere il MES alla Cina, il Parlamento Europeo ha chiaramente detto che al momento non sono stati soddisfatti i 5 criteri UE.

Va detto che oggi il MES alla Cina non è stato riconosciuto tra gli altri né dall'America né dal Giappone né dall'India e nemmeno dal Messico. Le ragioni sono sempre le stesse ed hanno a che fare con una parola che negli ultimi anni è stata usata ed abusata in tutto il mondo: DUMPING.

L'accusa principale che gran parte del mondo rivolge a Pechino è di fare dumping su una grande quantità di prodotti made in China. È risaputo che la Cina sia la seconda economia del pianeta, ormai quasi pari all'America. Per alcuni economisti potrebbe esserci addirittura il sorpasso in atto. Da questo derivano alcuni "primati" che sono all'origine dei contrasti tra la Cina e il resto del mondo. La Cina è il primo consumatore al mondo di materie prime e di conseguenza ne è anche il primo importatore. È il primo esportatore di prodotti finiti e/o semilavorati e per questo è stata spesso definita "la fabbrica del mondo". Quando si parla di Cina, o meglio dei prodotti esportati dalla Cina e, di conseguenza, importati in Europa, America, Giappone, India e così via, si parla sempre di prezzi bassi ovvero di dumping. E qui è il vero nodo dell'intero problema.

Ecco i giganti dei mari

la resistenza all'acqua e scrubber ibridi, riducendo le emissioni di anidride carbonica del 3-4%.

MSC Loreto – MSC Loreto è una nave portacontainer con una capacità di 24.346 TEU, varata nel 2023 è una tra le più grandi navi portacontainer del mondo. Questa nave è una delle sei realizzate dal gruppo cinese Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding per la Mediterranean Shipping Company. MSC Loreto, battente bandiera liberiana, dispone di design intelligenti come grandi eliche e depuratori ibridi per utilizzare meglio il carburante e ridurre le emissioni di carbonio.

MSC Michel Cappellini – La MSC Michel Cappellini è un'altra straordinaria nave della flotta MSC. Dimostra quanto l'azienda sia impegnata a superare i limiti dell'ingegneria marittima. Con una capacità di 24.346 TEU, è una delle navi portacontainer più grandi al mondo e solca gli oceani in modo estremamente efficiente. Realizzato nel 2023 dalla Yangzijiang Shipbuilding in Cina, questo gigante del mare è lungo 400 metri, largo 61,5 metri e profondo 16,5 metri, il che gli consente di spostare grandi quantità di merci con grande precisione. Il suo nome onora Michel Cappellini, ex ceo di MSC che ha portato l'azienda a diventare una potenza marittima globale.

OOCL Spain – OOCL Spain è la prima nave della Orient Overseas Container Line a superare il limite di 24.188 TEU. Ha effettuato il suo primo viaggio il 25 marzo 2023 ed è una delle navi portacontainer più grandi del mondo. Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co. ha costruito questa nave, che misura 399,9 metri di lunghezza, 61,3 metri di larghezza e con una stazza lorda di 235.341 tonnellate. L'American Bureau of Shipping le ha assegnato la notazione "Smart Ship" perché OOCL Spain utilizza tecnologie intelligenti per migliori operazioni, efficienza del carburante, monitoraggio della salute strutturale ed elevati standard di sicurezza.

ONE Innovation – La ONE Innovation, una nave di punta di Ocean Network Express (ONE), mostra l'apice dell'ingegno e dell'innovazione marittima. Può trasportare 24.136 TEU, rendendola una delle navi portacontainer più grandi del mondo e cambiando il commercio globale con la sua grande efficienza e tecnologia avanzata. Costruita nel 2023 da Mitsubishi Heavy Industries in Giappone, questa meraviglia del mare è lunga 400 metri, larga 61,5 metri e pescaggio di 16,5 metri, il che le consente di muoversi attraverso gli oceani con precisione. Il suo nome riflette la forte attenzione dell'azienda all'innovazione, cambiando continuamente gli standard del trasporto marittimo.

MSC Tessa – La Hudong-Zhonghua Shipbuilding ha realizzato la MSC Tessa per la Mediterranean Shipping Company. Può trasportare 24.116 TEU. Con dimensioni di 399,9 metri di lunghezza e 61,5 metri di larghezza, opera sotto bandiera della Liberia ed è una delle navi portacontainer più grandi del mondo. La nave è dotata di elementi di risparmio energetico come una piccola prua a bulbo, condotti di risparmio energetico, grandi eliche, depuratori ibridi e lubrificazione ad aria. Questi aiutano a ridurre il consumo di energia e le emissioni di carbonio.

Ever Alot – Ever Alot è stata costruita nel 2022 da Hudong-Zhonghua Shipbuilding Group Co. È stata ceduta alla compagnia di navigazione taiwanese Evergreen Marine e può trasportare fino a 24.004 TEU. È lunga 399,9 metri e larga 61,5 ed è una delle navi portacontainer più grandi del mondo. La nave dispone di una tecnologia per un migliore movimento nell'acqua, che le consente di trasportare carichi pesanti velocemente e utilizzando meno carburante.

HMM Algeciras – HMM Algeciras è una delle dodici navi portacontainer ecologiche con una capacità di 24.000 TEU pur essendo una delle navi portacontainer più grandi del mondo. Ha la bandiera di Panama, è lungo 399,9 metri, largo 61 metri. Lo ha costruita la Daewoo Shipbuilding e la Marine Engineering. La nave è dotata di un sistema di lavaggio e di un design intelligente dello scafo per rispettare l'ambiente e utilizzare l'energia in modo più efficiente.

Anche Livorno nell'Interreg

nanti e gas serra in hub di energia pulita, sfruttando il potenziale non utilizzato delle fonti di energia rinnovabile.

Tra gli obiettivi quello di realizzare una rete di cooperazione a lungo termine nel campo della transizione all'energia pulita, nella consapevolezza che l'inquinamento e le emissioni di gas serra non si fermino ai confini di un singolo porto, ma che abbiano ovvie ricadute su tutto l'ecosistema.

La durata del progetto, cui sono destinati quasi 3 milioni di euro, è di 33 mesi, da gennaio 2024 a settembre 2026. Oltre alle due AdSP italiane, fanno parte dell'iniziativa la Camera di commercio e dell'industria del Var; l'Autorità Portuale di Valencia, quella di Durazzo, i porti di Koper, Rijeka, Bar e del Pireo.

L'ETS "frutta" extra-profitti

europei. Tutt'altro: le compagnie di navigazione sembrerebbero aver trovato modo di trarne consistente vantaggio.

*

Come noto, i governi dell'Europa meridionale, anche su spinta dei porti più colpiti, hanno duramente contestato la nuova tassa ambientale, temendo che l'ETS potesse allontanare i traffici commerciali dai loro porti e spingere le compagnie a scegliere scali sull'altro versante del Mediterraneo, in Nord Africa, dove gli scali sono esclusi dalle misure di compensazione per le emissioni climalteranti. L'analisi di T&E, invece sostiene che le compagnie di navigazione difficilmente eluderanno l'ETS, almeno sin quando troveranno il modo di trarne ingiustificato profitto.

*

Ma l'ETS influisce sul costo delle merci? I costi del trasporto via mare, sostiene l'associazione ambientalista - hanno un impatto solo marginale sui costi finali delle merci. Le compagnie di navigazione possono perciò addebitare costi extra ai clienti senza destare troppo clamore. Vero, esagerato, totalmente e falso?

Secondo T&E, anche le misure climatiche più audaci aggiungerebbero soltanto pochi centesimi al prezzo finale della maggior parte dei beni di consumo, come un casco di banane, un paio di scarpe da ginnastica o una televisione. Un'opinione che, come sappiamo, è tutt'altro che condivisa dal mondo della logistica.

Circle all'Investor

stessa Investor Access, dedicato all'incontro tra SMID europee quotate ed investitori istituzionali che si svolgerà presso il Cercle National des Armées, 8 Pl. Saint-Augustin, 75008 a Parigi.

Luca Abatello, presidente & ceo di CIRCLE, incontrerà la comunità finanziaria per condividere i risultati raggiunti dal Gruppo, aggiornamenti sulle strategie di business e prospettive di crescita nel mercato di riferimento.

La presentazione istituzionale sarà resa disponibile il giorno dell'evento sul sito www.circlegroup.eu, sezione Investor Relations.

Ai sensi dell'art. 17 del Regolamento Emittenti Euronext Growth Milan, la Società comunica inoltre di aver provveduto ad aggiornare il calendario degli eventi societari 2024, con indicazione della data in cui si terrà l'evento, che è disponibile sul sito www.circlegroup.eu, sezione Investor Relations.

-- ALL'INTERNO --

Ancona, illuminazione rinnovata.	a pag. 3
Nuova divisa MSC al Napoli.	a pag. 3
Clima, le città migliori.	a pag. 3
Ispezionata nave "sospetta".	a pag. 3
"Soffionissimo" quasi centenario.	a pag. 4
Corso d'ingegneria della logistica.	a pag. 4
Treni storici da salvare.	a pag. 4
Sicurezza carente, fermata una nave.	a pag. 4
L'auto elettrica cresce dall'Est.	a pag. 5
Le ibride "barano" sul CO/2?	a pag. 5
Celle solari, nuova generazione.	a pag. 5
L'idrogeno come fonte primaria.	a pag. 5
Se l'auto elettrica "regala" energia.	a pag. 5
"Mediazione culturale" al Sanlorenzo.	a pag. 7
Player per digitalizzare aziende nautiche.	a pag. 7
Grande Azimut "visionario".	a pag. 7
Salvataggio a Siniscola.	a pag. 7
Bonus facciate, frode super.	a pag. 9
Assicurazioni, Bureau Veritas critica.	a pag. 9

SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO
OGNI MERCOLEDÍ E SABATO

COLLEGAMENTO
LIVORNO / TUNISI

ROTABILI – CONTAINERS – MAFIS

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

SISAM
WE DELIVER

Scali Cerere 15, Livorno, Italy
info@sisam.it
+39 0586 243 814

SCOPERTA DALLA GUARDIA DI FINANZA DI LIVORNO

Bonus facciate, frode super

LIVORNO – Le Fiamme Gialle del Gruppo di Livorno hanno dato esecuzione a ulteriori due decreti di sequestro preventivo emessi dal Giudice per le Indagini Preliminari del Tribunale di Livorno, aventi ad oggetto crediti fittizi per un ammontare complessivo pari a oltre 33 milioni di euro per le ipotesi di reato della truffa aggravata ai danni dello Stato (art. 640 – bis c.p.) e di indebite compensazioni di crediti d'imposta (art. 10 – quater d.lgs. 74/2000), perpetrate da un'articolata rete criminale, ideata e gestita dal titolare di uno studio di consulenza fiscale avente sede nel milanese con il diretto coinvolgimento di nr. 10 società edili, dislocate sull'intero territorio nazionale.

L'indagine scaturisce da una mirata analisi di rischio e incrocio di dati, sviluppata in sinergia con l'Agenzia delle Entrate, sfociata quindi in un'attività di polizia giudiziaria coordinata Procura della Repubblica di Livorno. Le investigazioni hanno approfondito la effettiva spettanza del "Bonus Facciate" per la realizzazione di interventi finalizzati alla ristrutturazione e riqualificazione degli edifici esistenti; tale beneficio consente la detrazione fiscale delle spese sostenute negli anni 2020 e 2021 nella misura del 90% ovvero la possibilità di utilizzare un credito d'imposta di pari importo cedibile a terzi e, quindi, monetizzabile ai sensi dell'art. 121 del c.d. "Decreto Rilancio" (D.L. n. 34/2020).

Dopo un primo sequestro di 8.334.092 milioni di euro eseguito lo scorso anno, i militari del Gruppo di Livorno hanno proseguito gli accertamenti, approfondendo le anomalie e gli alert di rischio emersi a carico del commercialista, artefice della frode: in particolare, tramite l'acquisizione e l'analisi delle comunicazioni d'opzione inviate telematicamente dal commercialista all'Agenzia delle Entrate per l'ottenimento dei (falsi) crediti d'imposta, è stato possibile attenzionare la posizione fiscale di altre otto imprese edili (oltre alle due già indagate) risultate essere – quali cessionarie dei crediti di imposta fittizi – società attive ma non operative, dotate di una minima struttura patrimoniale e aziendale, di recente costituzione i cui rappresentanti legali vantavano diversi precedenti penali.

Un sodalizio, quello scoperto, preordinato a generare solo cartolarmente – mediante l'emissione di fatture per operazioni inesistenti ed invio telematico delle comunicazioni prescritte dagli artt. 119 e 121 del Decreto Legge nr. 34/2020 – crediti d'imposta fittizi successivamente ceduti, per essere monetizzati, nel cassetto fiscale delle suddette società edili.

Il meticoloso e certosino lavoro svolto dai Finanzieri del Gruppo labronico ha permesso di ricostruire la filiera delle cessioni dei crediti d'imposta fittizi effettuate dalle suddette imprese indagate, facenti parte del sodalizio criminale e di sottoporre a sequestro un ammontare di crediti fiscali fittizi complessivamente pari a € 18.225.441,74, appena prima che venissero incassati e se ne perdesse traccia.

È bene, infine, ribadire come il colletto bianco, artefice della frode sia stato sottoposto a misura cautelare personale di tipo interdittivo.

PER LA PROPOSTA DEL GOVERNO ITALIANO IN BASE ALLE INDICAZIONI UE

Assicurazioni, Bureau Veritas critica

MILANO – La proposta del governo italiano escluderebbe la possibilità, suggerita dall'UE e caldeggiata da Assonime, di aprire ll mercato dell'assurance alle società di Test, Ispezione e Certificazione.

Questa, in grande sintesi, l'indicazione che secondo il Bureau Veritas Italia scaturisce dalla bozza di decreto per il recepimento in Italia della Direttiva Ue sulla Corporate Sustainability Reporting (c.d. CSRD), ovvero la rendicontazione societaria sulla sostenibilità, obbligatoria dall'esercizio 2024 per alcune delle società quotate in Borsa e progressivamente per altre categorie di aziende.

Nonostante la possibile apertura di mercato prevista dalla direttiva, facoltà di cui si sono già avvalsi altri Paes - scrive il Bureau - la proposta di legge di recepimento nazionale assegna solo alle società di revisione il compito di asseverare la rendicontazione di sostenibilità, escludendo le società TIC (Testing, Ispezione, Certificazione) che della sostenibilità all'interno delle aziende sono i naturali verificatori.

"Assotic – sottolinea Diego D'Amato, presidente di Bureau Veritas Italia – ha presentato la sua posizione ufficiale sottolineando , come appare logico a tutti, questa distonia che obbliga le società quotate a sottoporre solo ai revisori dei conti le valutazioni di conformità quando le informazioni di sostenibilità si riferiscono a questioni come, ad esempio, il cambiamento climatico, le pari opportunità, la lotta alla corruzione; tutti temi in cui il settore TIC – e in particolare gli Organismi di Certificazione, Verifica e Validazione – vanta da sempre una forte competenza tecnica, anche grazie alle norme nazionali e internazionali in materia".

"A conferma di ciò – conclude D'Amato – fa premio anche la presa di posizione dell'Associazione delle società quotate in Borsa - Assonime – che già nel suo position paper di fine 2023 e nel rispondere alla consultazione pubblica questo mese, ha sottolineato l'esigenza di aprire il mercato dell'attestazione della conformità agli Organismi di Certificazione, il cui valore aggiunto in termini di professionalità e competenze non può essere messo in discussione".

Di qui la richiesta urgente di revisione della norma che, restringendo ad alcuni soggetti la possibilità di offrire servizi di asseverazione, con prevedibili conseguenze sulla disponibilità di detti servizi e sui costi, esclude dal mercato i professionisti riconosciuti della sostenibilità, da anni chiamati a valutare i processi delle aziende alla luce delle best practice internazionali (norme ISO) sugli stessi temi oggetto della CSRD.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

CTN COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION *TUNISI*
AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL** S.R.L.
LIVORNO - Via dell'Uffizio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it

Agenzia Marittima LE NAVI
GENOVA (Sede Centrale)
Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409
e-mail: lenavi_itgoa@msclenavi.it

MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

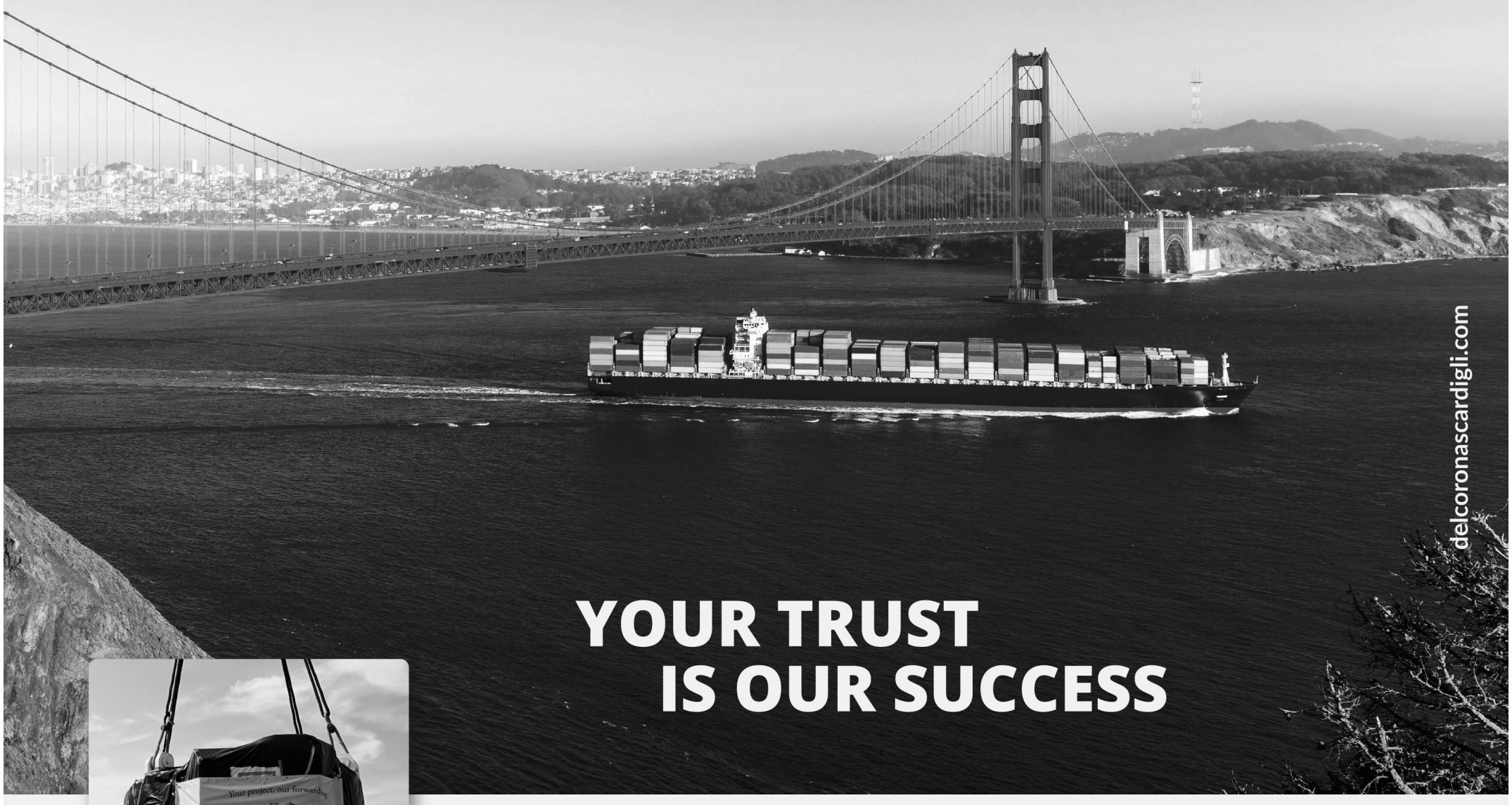
DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE + LIBIA	**MSC TOMOKO**	MA413A	LA SPEZIA	**11 aprile 2024**
	CONTI CORTESIA	MA414A	LA SPEZIA	**19 aprile 2024**
	MSC TIANPING	MA416A	LA SPEZIA	**2 maggio 2024**
MIDDLE EAST+ FAR EAST + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	**MSC BIANCA SILVIA**	FD415E	GENOVA	**15 aprile 2024**
	MSC CRISTINA	FD416E	GENOVA	**22 aprile 2024**
	MSC NIOVI VIII	ME414W	LEGHORN	**12 aprile 2024**
	MSC FIE X	ME415W	LEGHORN	**17 aprile 2024**
USA NORD ATLANTICO	**MSC AGADIR**	MM415A	GENOVA	**15 aprile 2024**
	MSC ADONIS	MM416A	GENOVA	**21 aprile 2024**
SUD AMERICA ATL. NORD AFRICA (VIA VALENCIA)	**MSC AGADIR**	MM415A	LEGHORN	**14 aprile 2024**
	MSC ADONIS	MM416A	LEGHORN	**19 aprile 2024**
	MSC ELODIE	MC415A	LA SPEZIA	**17 aprile 2024**
	MSC NAOMI	MC416A	LA SPEZIA	**24 aprile 2024**
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST (CALIFORNIA EXPRESS)	**MERITO**	YA416A	LA SPEZIA	**20 aprile 2024**
	MSC NADRIELY	YA417A	LA SPEZIA	**28 aprile 2024**
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	**MSC MADRID**	MT414A	GENOVA	**16 aprile 2024**
WEST AFRICA + CANARIE - SUD AFRICA E MOZAMBICO	**MSC DYMPHNA**	MT415A	GENOVA	**23 aprile 2024**
	MSC MADRID	MT414A	LEGHORN	**15 aprile 2024**
	MSC DYMPHNA	MT415A	LEGHORN	**22 aprile 2024**
	MSC CORNELIA	CI416A	LEGHORN	**16 aprile 2024**
CANADA	**MSC LEIGH**	CI417A	LEGHORN	**22 aprile 2024**
	MSC CORNELIA	CI416A	GENOVA	**17 aprile 2024**
	MSC LEIGH	CI417A	GENOVA	**23 aprile 2024**
	MSC MADELEINE	NL414R	LA SPEZIA	**14 aprile 2024**
NORD EUROPA	**BREMEN**	NL415R	LA SPEZIA	**20 aprile 2024**
	MSC ANNICK	YM415A	LA SPEZIA	**15 aprile 2024**
	MSC ANNICK	YM417A	LA SPEZIA	**29 aprile 2024**
MAROCCO, NORD AFRICA	**MSC BIANCA SILVIA**	FD415E	LA SPEZIA	**10 aprile 2024**
	MSC CRISTINA	FD416E	LA SPEZIA	**20 aprile 2024**
FAR EAST	**MSC SOLA**	FD315E	LA SPEZIA	**12 aprile 2023**
	MSC PERLE	FD316E	LA SPEZIA	**19 aprile 2023**
FAR EAST	**MSC SOLA**	FD315E	GENOVA	**14 aprile 2023**
	MSC PERLE	FD316E	GENOVA	**21 aprile 2023**

CPLWEB.IT

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

DCS GROUP
SINCE 1874

DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.

DCS FIORINI
international freight forwarders

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

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