



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.

Anno LVII n. 60

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 3 AGOSTO 2024

DAI RILEVAMENTI 2024 NEL RAPPORTO SACE PER L'ITALIA

FIRMATO IL CONTRATTO CON ORIZZONTE SISTEMI NAVALI

Commercio internazionale +3,7% Altre due FREMM per la Marina Militare

Ed ecco i sei consigli di Ebury per le aziende che vogliono vendere oltre confine - In particolare alle piccole e medie aziende

Prosegue il programma di aggiornamento con unità capaci di sviluppare altissimi livelli contraerei, contro-droni e contro la minaccia sottomarina - Le nuove tecnologie

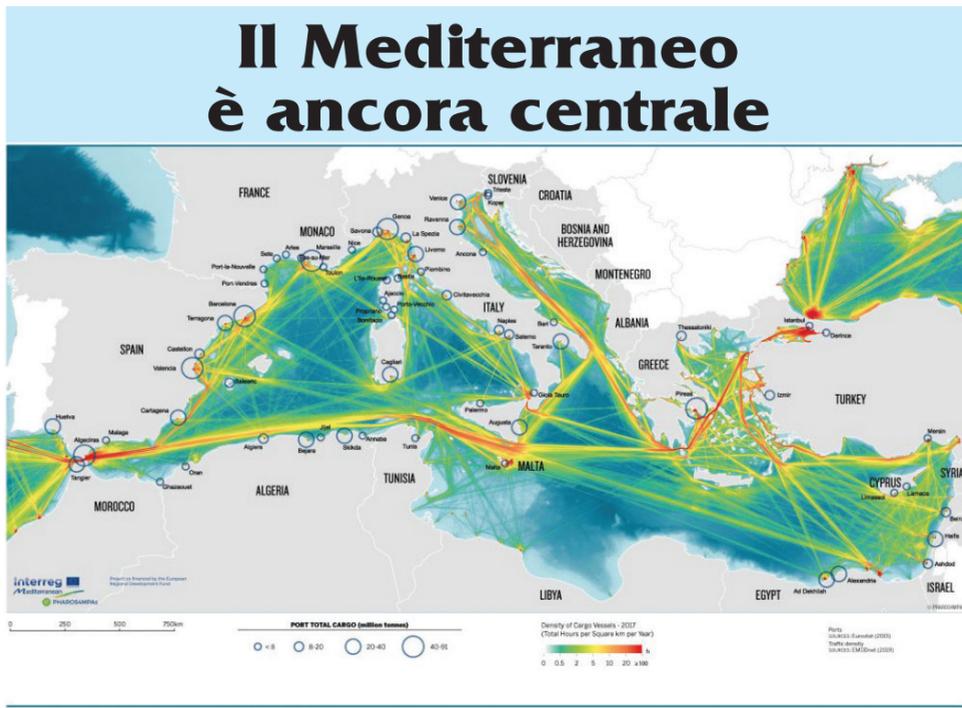


Marta Bonati

MILANO - L'export italiano continua a mostrare una notevole resilienza e dinamicità - scrive Marta Bonati, country manager di Ebury Italia - nonostante le attuali sfide economiche e geo-politiche globali. Secondo il nuovo Report SACE 'Doing Export 2024' nel 2024 le esportazioni italiane sono previste in crescita del +3,7%. Le aspettative sono ancora più positive per il 2025 e il 2026, con aumenti rispettivamente del +4,5% e +4,4%. L'anno, tuttavia, non è iniziato a pieno regime. A gennaio 2024, le esportazioni italiane hanno registrato una diminuzione del 3,2% (segue a pagina 8)

Dagospia e le spiagge su Aponte

LIVORNO - È il primo porto d'Italia, da mesi ormai è nell'occhio del ciclone: e non si può pretendere la sordina sui fatti che lo riguardano. È il primo armatore del mondo specie nei container, è a capo ormai di un impero logistico che continua a crescere a ritmo accelerato: e non si può pretendere, anche su lui, che non si vada a scandagliare sulle sue imprese. Parlo, ovviamente, del porto di Genova e del comandante Gianluigi Aponte. L'occasione me la fornisce Dagospia, il noto sito che fa le bucce ai Vip, in un lungo (A.F.) (segue a pagina 8)



ROMA - Nell'ambito del programma pluriennale "FREMM" volto al rinnovamento della flotta della Marina Militare attraverso la realizzazione di fregate di nuova generazione, Orizzonte Sistemi Navali (OSN), joint venture partecipata da Fincantieri e Leonardo con quote rispettivamente del 51% e del 49%, ha firmato con OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) un contratto del valore di circa 1,5 miliardi di euro per la costruzione di due nuove Fregate FREMM in versione "EVOLUTION", denominate "FREMM EVO". Le due nuove unità - dice Fincantieri - si posizioneranno all'avanguardia nel contesto navale militare sia dal punto di vista tecnologico che delle prestazioni, capitalizzando gli importanti sviluppi tecnologici già avviati nell'ambito dei recenti programmi della cosiddetta Legge Navale, nonché del programma di Mid Life Upgrade delle Unità Classe Orizzonte. La Marina Militare potrà così disporre di due nuove Fregate FREMM che garantiranno elevate prestazioni operative, con tecnologia allo stato dell'arte ed equipaggiate con sistemi all'avanguardia, oltreché di moderne capacità anti- (segue a pagina 8)

ROMA - Sembra un rapporto inzuppato nell'ottimismo, se facciamo eccezione per i noli container che continuano a impennarsi. Ma tutti o quasi gli altri dati, visti in ottica mediterranea e quindi italiana, sembrano positivi. Prendiamolo dunque per buono: servono incoraggiamenti in questi giorni di generale ricerca della serenità. Previsioni positive: il commercio via mare globale è aumentato del 2,2% nel 2023 raggiungendo 12,3 miliardi di tonnellate e crescerà del 2,4% al 2024 e del 2,6% al 2025. La situazione nel Mar Rosso non interrompe il flusso dei trasporti marittimi. Mediterraneo sempre protagonista: il consensus sulle stime prevede, nonostante i conflitti, una crescita media annua al 2028 dei traffici container del Mediterraneo di poco più del 3% contro il 2,5% della media Mondo. Mare Nostrum protagonista nello Short Sea: il traffico marittimo a corto raggio, ha registrato il dato più intenso di sempre a livello europeo nel Mediterraneo con quasi 600 milioni di tonnellate movimentate. Ancora Tensioni: tra gennaio e giugno 2024 i transiti medi giornalieri di Suez si sono ridotti a 37 passaggi dai 71 dell'anno precedente. A risentirne di più sono state le navi Container (-69% dei passaggi), le Car Carrier (-84%) e le LNG (-93%). Noli in salita: secondo il Drewry World Container Index (DWCI) il valore del nolo sui container ha superato i 5.100 dollari il 20 giugno (segue a pagina 8)

GNL a Trieste e a Piombino resta per tre anni

ROMA - È ormai corsa accelerata per rifornire l'Italia di GNL in vista della ripresa dei consumi invernali: e la fanno da apripista le navi, che trasportano il GNL da tutti i fornitori esteri più a buon prezzo, integrando il prodotto dei metanodotti e sostituendo ormai in toto i quantitativi che venivano dalla Russia. Due le notizie di questi giorni: Trieste che si va attrezzando e Piombino che non molla per almeno altri tre anni la nave rigassificatrice in porto. Per Piombino la presa di posizione ufficiale è del presidente della Regione Toscana Giani che nei giorni scorsi ha dichiarato di non far trasferire (a Genova come preventivo) il rigassificatore nei prossimi (segue a pagina 8)

CIS 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

UNIPOINT LIVORNO

Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno - Tel. 0586 442423-442424

A LIVORNO PER LA MATTINA DI OGGI

Aperto alle visite il Faro



LIVORNO - La Marina Militare, in occasione delle manifestazioni labroniche per il tradizionale Effetto Venezia, "Effetto Venezia" ha aperto il portone dell'antico Faro di Livorno che dal 1300 illumina la costa livornese. Tutto i cittadini e i turisti interessati possono prenotare le visite - possibili dalle 9 alle 13 - iniziate già ieri e aperte anche oggi, sui link: Visita guidata al Faro di Livorno Tickets, Fri, Aug 2, 2024 at 9:00 AM | Eventbrite. L'accesso (segue a pagina 8)

Tanta musica nella festa Effetto Venezia

LIVORNO - Sarà la musica protagonista della 39ª edizione di Effetto Venezia, "La musica dal mondo - Suoni di terra e di mare" a Livorno. E alla musica si ispirerà quest'anno anche Artigianato a Effetto il salone espositivo che Fondazione Livorno allestisce in collaborazione con Oma (Osservatorio Mestieri d'Arte) per promuovere i migliori interpreti dell'artigianato artistico locale, spesso conosciuti anche nel panorama nazionale e internazionale. Stasera dalle 19 nella "Sala Simonini" della ex Circoscrizione 2, lungo gli Scali Finocchietti, gli artigiani del suono che con pazienza, manualità, creatività e professionalità contribuiscono a promuovere tradizione, innovazione e cultura, si sono riuniti per (segue a pagina 8)

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@tricom srl | www.tricom srl

Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN**SHIPPING COMPANY**

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u> E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	MSC EVEREST VIII	ME433W	21-8		15-8	18-8	23-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC PARIS	ME434W	28-8		22-8	25-8	30-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ARICA	ME435W	4-9		29-8	1-9	6-9	4	18	18	18	18
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	MSC SUSANNA	MF432W				16-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	PORTO CHELI	433W				23-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	BLANK	MF434W						4	18	18	18	18
USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u> E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	PORTO CHEI	433W	19-8	14-8	16-8			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	BLANK	MF434W						Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MARIANNA	MF435W	2-9	28-8	30-8			4	18	18	18	18
	MAERSK SERANGOON	436W	9-9	4-9	6-9							
MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u> E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MSC CATERINA	MC432A	14-8	5-8				9-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC JULIE	MC433A	21-8	12-8				16-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC LILY	MC434A	28-8	19-8				23-8				
MSC ANZU	MC435A	4-9	25-8				30-8					
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosecuzioni interne). E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MSC MARIA ELENA	NL432R	16-8			15-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC YORK VII	NL433R	23-8			22-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MADELEINE	NL434R	30-8			29-8		18	18	18	18	18
CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosecuzioni interne) E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	MSC PORTO III	CD432A	8-8	10-8	13-8	14-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC POLINA	CD433A	15-8	17-8	20-8	21-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC NAHARA	CD434A	22-8	24-8	27-8	28-8		18	18	18	18	18
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC DARIA	FD432E			5-8			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC VALERIA	FD434E			19-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC AURORA	FD435E			26-8		4	18	18	18	18	18
MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC VALERIA	FD434E			21-8							
	MSC AURORA	FD435E			28-8							
	T.B.N.	TBN			4-9							
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC ANNICK	CD432A			10-8			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC PORTO III	CD433A			17-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
					4	18	18	18	18	18	18	18
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC TORONTO	MF431W			4-8			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ESTHI	MF432W			11-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC EVEREST VIII	MF433W			18-8			18	18	18	18	18
CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra. COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne). EL SALVADOR - ACAJUTLA. NICARAGUA - Corinto. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	MSC NAOMI	MC431A	31-7	7-8	26-7			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC CATERINA	MC432A	7-8	14-8	2-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC JULIE	MC433A	14-8	21-8	9-8			18	18	18	18	18
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, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1. E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it	MSC SHRISTI	CD432A	13-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC PORTO III	CD433A	20-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC NAHARA	CD434A	27-8		13bis	2	9	18	10	18	18	18

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, Vedi Servizio 14 bis.	11	<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 JULIE</td> <td>MC433A</td> <td>16-8</td> <td>21-8</td> <td>12-8</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC LILY</td> <td>MC434A</td> <td>23-8</td> <td>28-8</td> <td>19-8</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC ANZU</td> <td>MC435A</td> <td>30-8</td> <td>4-9</td> <td>26-8</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	MSC JULIE	MC433A	16-8	21-8	12-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC LILY	MC434A	23-8	28-8	19-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC ANZU	MC435A	30-8	4-9	26-8	18	18	18	18
CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS																														
MSC JULIE	MC433A	16-8	21-8	12-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																														
MSC LILY	MC434A	23-8	28-8	19-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																														
MSC ANZU	MC435A	30-8	4-9	26-8	18	18	18	18																														
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it																																						
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	12	<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>APL COLUMBUS</td> <td>ONNJ1E</td> <td>2-8</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>NORTHERN JUBILEE</td> <td>MA430A</td> <td>9-8</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv. 4</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>BREMEN</td> <td>MA432A</td> <td>16-8</td> <td></td> <td>18</td> <td>(Via SP)</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	APL COLUMBUS	ONNJ1E	2-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	NORTHERN JUBILEE	MA430A	9-8		Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	BREMEN	MA432A	16-8		18	(Via SP)	18	18				
SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																															
APL COLUMBUS	ONNJ1E	2-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																															
NORTHERN JUBILEE	MA430A	9-8		Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.																															
BREMEN	MA432A	16-8		18	(Via SP)	18	18																															
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																						
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	12 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 SUSANNA</td> <td>MF432W</td> <td></td> <td>16-8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>PORTO CHELI</td> <td>433W</td> <td></td> <td>23-8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>BLANK</td> <td>MF434W</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	MSC SUSANNA	MF432W		16-8						PORTO CHELI	433W		23-8						BLANK	MF434W							
SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																														
MSC SUSANNA	MF432W		16-8																																			
PORTO CHELI	433W		23-8																																			
BLANK	MF434W																																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																						
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcellona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	13	<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 MIA</td> <td>FJ431E</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>11-8</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC MINA</td> <td>FJ432E</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>20-8</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC AMELIA</td> <td>FJ434E</td> <td>16</td> <td>28-8</td> <td>14bis</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC MIA	FJ431E		Vedi	11-8	Vedi	Vedi	Vedi	MSC MINA	FJ432E		Serv.	20-8	Serv.	Serv.	Serv.	MSC AMELIA	FJ434E	16	28-8	14bis	18	18	18				
SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																															
MSC MIA	FJ431E		Vedi	11-8	Vedi	Vedi	Vedi																															
MSC MINA	FJ432E		Serv.	20-8	Serv.	Serv.	Serv.																															
MSC AMELIA	FJ434E	16	28-8	14bis	18	18	18																															
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it																																						
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trnll), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omaezaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	13 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 VALERIA</td> <td>FD434E</td> <td>24-8</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC AURORA</td> <td>FD435E</td> <td>28-8</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC ROME</td> <td>FD436E</td> <td>4-9</td> <td>16</td> <td></td> <td>18</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC VALERIA	FD434E	24-8	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC AURORA	FD435E	28-8	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC ROME	FD436E	4-9	16		18	18	18	18
LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																														
MSC VALERIA	FD434E	24-8	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																														
MSC AURORA	FD435E	28-8	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																														
MSC ROME	FD436E	4-9	16		18	18	18	18																														
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																						
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	14	<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>CONTSHIP TOP</td> <td>YA432A</td> <td>10-8</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC OLGA F</td> <td>YA433A</td> <td>17-8</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>CONTSHIP TOP</td> <td>YA434A</td> <td>24-8</td> <td>2</td> <td></td> <td>4</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	CONTSHIP TOP	YA432A	10-8	Vedi		Vedi	Vedi	MSC OLGA F	YA433A	17-8	Serv.		Serv.	Serv.	CONTSHIP TOP	YA434A	24-8	2		4	18								
LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																
CONTSHIP TOP	YA432A	10-8	Vedi		Vedi	Vedi																																
MSC OLGA F	YA433A	17-8	Serv.		Serv.	Serv.																																
CONTSHIP TOP	YA434A	24-8	2		4	18																																
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																						
MAROCCO - Casablanca.	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 RENAISSANCE III</td> <td>YM433A</td> <td>12-8</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC ASSUNTA III</td> <td>YM434A</td> <td>19-8</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC RENAISSANCE III</td> <td>YM435A</td> <td>26-8</td> <td>1</td> <td></td> <td>4</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC RENAISSANCE III	YM433A	12-8	Vedi		Vedi	Vedi	MSC ASSUNTA III	YM434A	19-8	Serv.		Serv.	Serv.	MSC RENAISSANCE III	YM435A	26-8	1		4	18								
LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																
MSC RENAISSANCE III	YM433A	12-8	Vedi		Vedi	Vedi																																
MSC ASSUNTA III	YM434A	19-8	Serv.		Serv.	Serv.																																
MSC RENAISSANCE III	YM435A	26-8	1		4	18																																
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																						
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..	16	<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></td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>12</td> <td>7 e 8</td> <td></td> <td>12bis</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		12bis			
LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS																														
		Vedi	Vedi		Vedi																																	
		Serv.	Serv.		Serv.																																	
		12	7 e 8		12bis																																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																						
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	17	<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 MAXINE</td> <td>MM432A</td> <td>16-8</td> <td>18-8</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC ADONIS</td> <td>MM433A</td> <td>23-8</td> <td>25-8</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC AGADIR</td> <td>MM434A</td> <td>30-8</td> <td>1-9</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS	MSC MAXINE	MM432A	16-8	18-8	Vedi				MSC ADONIS	MM433A	23-8	25-8	Serv.				MSC AGADIR	MM434A	30-8	1-9	4							
LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS																															
MSC MAXINE	MM432A	16-8	18-8	Vedi																																		
MSC ADONIS	MM433A	23-8	25-8	Serv.																																		
MSC AGADIR	MM434A	30-8	1-9	4																																		

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY DA	CARICO DIRETTO PER:		
		BA VE RA AN GOA TS GIT CAT			
	MSC ADITH II MSC ADITH II MSC ADITH II	AE431A AE432A AE433A	6-8 5-8 13-8 12-8 20-8 19-8	10-8 17-8	HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ELEONORA MSC JENNY II MSC RHIANNON	AC431A AC432A AC433A		5-8 10-8 12-8 17-8 19-8	EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC HARMONY MSC ANTWERP III MSC GIANNA III	AB433A AB434A AB435A	16-8 12-8 18-8 23-8 19-8 25-8 30-8 26-8 1-9	14-8 21-8 21-8 28-8 28-8 4-9	PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	CONTSHIP JOY CONTSHIP JOY	AY431R AY432R	8-8 15-7	6-8 13-8	BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAERSK CAMPBELL MAERSK CAMDEN MAERSK HUACHO	433E 434E 435E		15-8 23-8 1-9	SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MED TRABZON MED SAMSUN	AS433A AS434A	8-8 10-8 15-8 17-8	7-8 14-8	ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	LUEBECK MSC CHARLOTTE SPIRIT OF CHENNAI	AA431A AA432A AA433A		4-8 5-8 10-8 11-8 17-8 18-8	PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)

CON RISULTATI TUTTI IN FORTE MIGLIORAMENTO

Fincantieri, bilancio a giugno

TRIESTE – La holding Fincantieri ha approvato i risultati al 30 giugno scorso. Questa la loro sintesi.

• Forte crescita negli ordini in tutti i business con carico di lavoro record a euro 41,1 miliardi con visibilità fino al 2032.

• Ebitda a euro 214 milioni (+16% rispetto a 1h 2023) con significativo incremento della marginalità percentuale.

• Accelerazione del percorso di deleveraging con guidance pfn/ebitda 2024 a 4,5x-5,5x, in miglioramento rispetto alla precedente guidance 5,5x-6,5x.

• Completato con successo l'aumento di capitale di euro 400 milioni, destinato all'acquisizione di uas; sottoscritto il 100% delle nuove azioni offerte con un notevole riscontro dal mercato.

Risultati finanziari: Ricavi a euro 3.681 milioni, +0,3% rispetto a euro 3.669 milioni nel 1H 2023;

EBITDA in crescita del 16% a euro 214 milioni (euro 185 milioni nel 1H 2023), con un'accelerazione nei segmenti Sistemi, Componenti e Infrastrutture (euro 40 milioni, circa 6 volte il risultato del 1H 2023) e Offshore (+37% su base annua); EBITDA margin al 5,8%, in significativo aumento rispetto al 5,0% del 1H 2023; Posizione finanziaria netta a debito per euro 2.424 milioni, in netto miglioramento rispetto al 1H 2023 (euro 2.813 milioni) e in lieve aumento rispetto al dato di fine 2023 (euro 2.271 milioni)

Performance commerciale:

• Nuovi ordini acquisiti pari a euro 7,6 miliardi, più del triplo degli ordini del 1H 2023 (euro 2,1 miliardi) e superiori al dato dell'intero 2023 (euro 6,6 miliardi).

• Book to bill pari a 2,1x e pipeline commerciale in rapida accelerazione, trainata dai settori navi da crociera e difesa.

• Backlog a euro 27,4 miliardi,

in crescita del 19% rispetto al dato di fine 2023, con carico di lavoro complessivo, a livelli record, pari a euro 41,1 miliardi, circa 5,4 volte i ricavi del 2023.

• 7 navi consegnate da 5 stabilimenti e 96 navi in portafoglio con consegne previste fino al 2032.

GUIDANCE 2024

• Fincantieri conferma i target di ricavi e EBITDA margin per il 2024 e migliora la guidance su Rapporto di indebitamento:

- Ricavi a circa euro 8 miliardi in crescita di circa il 4,5%.

- EBITDA margin intorno al 6%.

- Rapporto di indebitamento (PFN/EBITDA) previsto ad un valore compreso tra 4,5x e il 5,5x (esclusi gli effetti dell'aumento di capitale - valore tra il 3,7x e il 4,7x includendo l'effetto temporaneo dell'aumento di capitale), in miglioramento rispetto alla precedente guidance 2024 tra il 5,5x e il 6,5x.

DALL'INTERVENTO AL RAPPORTO IME DI SRM A NAPOLI

Agostinelli: i trucchi sull'ETS

NAPOLI – Anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha partecipato alla presentazione dell'undicesima edizione del rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM, quest'anno dedicato all'analisi delle nuove sfide dei trasporti marittimi nell'area euro-mediterranea, con particolare attenzione all'impatto della crisi nel Mar Rosso e alle trasformazioni imposte dai modelli green indicati dall'Unione europea.

Nel corso dell'incontro, tra gli altri, hanno preso parte Emanuele Grimaldi, ceo di Grimaldi Group e presidente dell'International Chamber of Shipping, e Sabrina De Filippis, ceo di Mercitalia Logistics.

<<Si tratta - ha commentato il presidente Andrea Agostinelli - di un documento di alto valore scientifico, in quanto offre riflessioni specifiche di settore e approfondisce tematiche attuali. Nel seguire le principali dinamiche di sviluppo globali, offre la fotografia



Andrea Agostinelli

dinamica del contesto economico che interessa il Mediterraneo e il suo valore geostrategico all'interno del circuito mondiale dei traffici marittimi>>.

Nella relazione - ha sottolineato Agostinelli - è chiaro il meccanismo imposto dalla direttiva ETS che si applica al 100% della tratta tra porti interni all'area EU-EEA, al 50% della tratta quando solo uno

tra i porti di provenienza/destino è interno all'area EU-EEA e allo zero percento quando nessuno di questi è interno all'area EU-EEA.

La letteratura di settore e la stessa Commissione UE - si chiarisce nella relazione - hanno individuato quattro principali metodi elusivi del sistema applicabili al settore marittimo nel suo complesso. La direttiva può essere, infatti, elusa, generando effetti distorsivi del mercato, quando si aggiunge un porto di scalo appena al di fuori dell'area EU-EEA, oppure cambiando l'ordine dei porti delle programmazioni attuali in modo che il porto regionale extra EU-EEA sia il primo scalo dell'area, ma anche quando si rimuovono tutti i porti EU-EEA dalla programmazione e demandando l'alimentazione dei porti europei da porti non EU-EEA e infine rimuovendo alcuni dei porti EU-EEA.

Tutta la comunità scientifica - si conclude - è concorde nel ritenere che il settore più esposto a dinamiche elusive e di delocalizzazione sia quello del container transhipment.

PER INIZIATIVA DELLA FEDERAZIONE DEL MARE

Insediato il Comitato Geopolitica



ROMA – Nella sede di Confitarma si è tenuta, in presenza e in videoconferenza, la prima riunione del Comitato Geopolitica, presieduto da Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare, alla quale hanno partecipato, oltre a Laurence Martin, Segretario generale della Federazione, Flavia Melillo e Pierluigi Portalupi (ANIA), Anna Maria La Civita, Francesca Chierchia e Vanda Giordano (ASSONAVE), Silvia Migliorini (Assogasliquidi), Francesca Biondo (Federpesca), Luca Sisto (Confitarma), Antonella Straulino (Fedespedi), Marco D'Aloisi (Unem), Gian Enzo Duci (Federagenti), Francesco Saverio Lauro (AIDIM).

Nell'avviare la riunione, Mattioli ha ricordato che il generale Claudio Graziano, presidente Fincantieri e Assonave, nonché vice presidente della Federazione, per la sua nota competenza in materia ed esperienza nei consessi internazionali, avrebbe dovuto guidare il Comitato; a seguito della sua scomparsa, il consiglio della Federazione del Mare, ha affidato la presidenza ad interim a Mario Mattioli che, ritenendo di non avere le conoscenze e le competenze necessarie per poter portare avanti l'incarico nel migliore dei modi, al fine di consentire al Comitato di avviare le sue attività, ha chiesto di poter essere supportato,

oltre che dalle due coordinatrici Flavia Melillo (ANIA) e Francesca Chierchia (ASSONAVE) anche da un esperto di geopolitica.

Per tale motivo, Germano Dottori, membro del Cda di Med-or, consigliere scientifico di Limes, partecipa al Comitato in qualità di consulente sulle complesse tematiche di geopolitica.

Dopo un rapido giro di tavolo di presentazione dei partecipanti, Germano Dottori, su invito del presidente è intervenuto per inquadrare la situazione generale e dare spunti di riflessione.

Innanzitutto, per inquadrare la situazione nella quale si opera - riferisce il comitato - è importante cercare di "andare alle radici di ciò che sta succedendo". Per esempio, le attuali situazioni di conflitto tra Russia e Ucraina e in Medio Oriente, evidenziano che non si possono più immaginare scenari di pace stabile a causa di una crisi strutturale della governance internazionale perché ormai è venuto a mancare il concerto delle grandi potenze, primis, Cina, Russia e Stati Uniti, che convergono sull'esigenza di difendere l'ordine politico. Iò porta ad un'estensione dei conflitti con crisi imprevedibili che creano grande incertezza, nell'ambito della quale, la politica prevale sul business, come evidenzia il sistema

sanzionatorio nei confronti di paesi che intraprendono azioni destabilizzanti dell'ordine delle regole.

In questo contesto, l'obiettivo del Comitato, sarà quello di monitorare la situazione e discutere le eventuali implicazioni ed effetti potenziali sulle attività marittime al fine d'individuare una strategia di contenimento del danno e trovare poi il modo di illustrare alle istituzioni quali sono gli interessi marittimi a rischio.

Dopo un dibattito sulle varie situazioni dello scenario mondiale, nel corso del quale Laurence Martin ha ricordato la strategia marittima al centro del piano dell'Ue per tutelare la competitività, non esclusivamente economica, dell'industria europea, ove la cantieristica gioca un ruolo molto importante, il presidente Mattioli ha concluso la riunione ribadendo il nuovo ruolo propulsivo della Federazione del Mare, che anche in tema di geopolitica, può portare gli interessi, sia pubblici che privati del settore, sui tavoli istituzionali considerata la rilevanza del cluster marittimo italiano in Europa.

Inoltre, si è deciso di creare un efficace strumento di networking con il quale i membri del Comitato possano essere costantemente informati su eventuali nuove crisi e condividere proposte e ipotesi di azioni.

DAL NUOVO NOTIZIARIO DISPONIBILE ON-LINE

Guardia Costiera, così l'estate

ROMA – È on-line il nuovo "Notiziario della Guardia Costiera", che con i suoi utili contenuti - dal mare, dai laghi, dalle spiagge - si propone di arricchire le preziose letture estive di chi ama il mare.

Elemento nodale di questo numero è il Rapporto annuale della Guardia Costiera, focalizzato sulle funzioni di Guardia Costiera assegnate al Corpo. Numeri che danno la misura precisa dell'impegno delle donne e degli uomini della Guardia Costiera. Il rapporto però ci dice anche qualcosa sulla rotta che l'Italia del mare, e della sua Guardia costiera, sta seguendo, sugli obiettivi prossimi venturi e su come affrontarli. E presenta una importante novità, come ci spiega nel suo editoriale il comandante generale, ammiraglio Nicola Carlone: articolato non più su capitoli e argomenti, bensì sulle singole funzioni di Guardia Costiera - le cosiddette Coast Guard functions. Delle 11 funzioni di Guardia Costiera determinate a livello europeo il Corpo ha competenze dirette su ben 9.

E poi l'estate, a farla da protagonista in questi giorni e nelle pagine del Notiziario: i viaggi in mare, con le barche, i traghetti, le navi da crociera, che mettono in movimento milioni di vacanzieri... ma quanto sanno effettivamente i turisti sulla loro sicurezza? Si scopre attraverso un interessante reportage cheagherà dalla Toscana fino alle coste della Sardegna.



Un altro importante contributo per i lettori arriva da una lunga e articolata intervista rilasciata al Notiziario da Maja Marković Kostelac, direttrice esecutiva dell'Emsa, l'Agenzia europea istituita al fine di assicurare e garantire un settore marittimo sicuro, protetto, ecologico e competitivo, che ci fa capire l'impegno a tutto campo dell'Europa per il benessere del Mediterraneo, anche attraverso il contributo e l'insostituibile ruolo della Guardia Costiera italiana.

Segnaliamo, inoltre, un focus sulle Aree marine protette di cui ci parla il sottosegretario all'Ambiente e alla Sicurezza Energetica, Claudio Barbaro: un tassello fondamentale del patrimonio naturale e paesaggistico dell'Italia, la cui tutela è un altro dei compiti affidati alle Capitanerie di Porto.

Sarà un'estate ricca di relax e

divertimento - scrive il notiziario - ma che per funzionare al meglio si dovrà necessariamente alleare con il suo pacchetto di regole e consigli, indispensabili per vivere una vacanza al mare o sui laghi in tutta tranquillità. E tutto ciò che di più importante c'è da sapere lo troverete in queste pagine.

L'estate della Guardia Costiera, invece, continua a raccogliere i frutti di un lavoro quotidiano. Risultati - specialmente in questo periodo che la vede in campo come ogni anno con l'operazione Mare Sicuro, da quest'anno ribattezzata Mare e Laghi sicuri - di un impegno che aumenta e richiede sempre più conoscenza, precisione, intuizione, pratica marinaresca, adattamento alle circostanze... ciò che in fondo, ci auguriamo di poter ritrovare "a bordo" di ogni navigante ed appassionato di mare...



Austral

S. T. C. s.r.l.

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale diretto da Livorno

per Tunisi (Rades)

Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

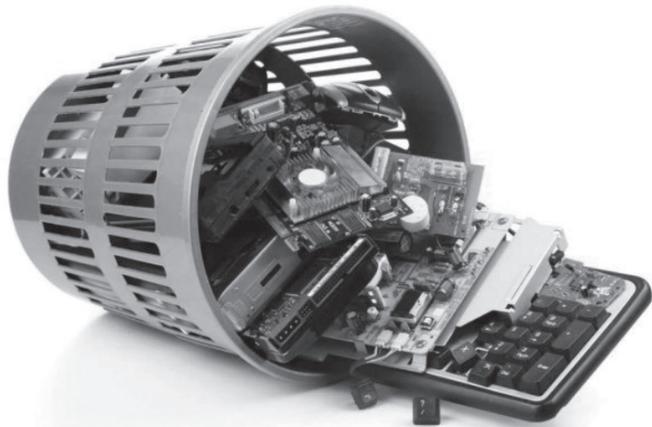
Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it



ALLARME SPECIALMENTE PER L'AFRICA E IL FAR EAST

Rifiuti elettronici sempre di più



principalmente attraverso il settore informale, con costi sanitari e ambientali estremamente elevati.

Per affrontare queste sfide, è fondamentale misurare e gestire le impronte ambientali attraverso due strumenti cruciali: l'impronta di carbonio e l'impronta idrica. L'impronta di carbonio, quantificata secondo la norma ISO 14067, misura le emissioni di gas serra lungo tutto il ciclo di vita dei prodotti elettronici.

L'impronta idrica, regolata dallo standard ISO 14046, valuta l'impatto ambientale sull'acqua, come scarsità e inquinamento.

L'adozione di un framework per l'analisi dell'impronta di carbonio e idrica è cruciale per prendere decisioni strategiche e sostenibili, identificando i percorsi più efficaci per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità e soddisfare le aspettative di un pubblico globale sempre più attento all'ambiente.

In risposta alle sfide della sostenibilità, il settore elettronico deve abbracciare un approccio innovativo che unisca consapevolezza tecnologica e responsabilità ambientale. Le strategie suggerite non solo mettono in luce l'urgenza di un cambiamento, ma offrono anche opportunità concrete per migliorare l'efficienza e ridurre l'impatto ambientale. Adottare pratiche sostenibili è una scelta che riflette un impegno etico verso il pianeta e una strategia lungimirante per la sostenibilità. TÜV SÜD è pronta a supportare le aziende in questo percorso, guidandole verso un futuro più verde e responsabile.

WASHINGTON—Cresce l'allarme sulla base nei dati che affluiscono in tutti i paesi del mondo. Nel 2022 è stato raggiunto un record (negativo) di 62 milioni di tonnellate di rifiuti elettronici, segnando un aumento dell'82% rispetto al 2010. Le proiezioni indicano che questa cifra raggiungerà 82 milioni di tonnellate entro il 2030, mettendo in evidenza l'urgenza di migliorare i tassi di riciclaggio.

TÜV SÜD sottolinea l'importanza di adottare soluzioni di riciclaggio sostenibile e di misurare accuratamente l'impronta di carbonio e idrica per ridurre l'impatto ambientale e garantire un futuro più verde.

"Con la crescente richiesta di dispositivi elettronici, la domanda di terre rare è prevista crescere del 50% dal 2022 al 2030, arrivando a 340.000 tonnellate metriche," afferma Matteo Simonetto, Sustainability Services Manager

per l'Area Western Europe di TÜV SÜD Group, citando alcuni studi del 2023. "La produzione di questi dispositivi, ad alta intensità energetica, è spesso basata su fonti non rinnovabili, contribuendo alle emissioni di gas serra. Inoltre, i data center hanno visto un incremento del fabbisogno energetico del 20-40% negli ultimi anni."

I tassi di riciclaggio variano notevolmente a seconda delle aree geografiche. In Europa, il tasso di raccolta e riciclaggio è del 42,8%, mentre in Africa è inferiore all'1%. In Asia, dove sono generati circa 30 milioni di tonnellate di rifiuti elettronici all'anno, pochi paesi hanno leggi o obiettivi chiari per la gestione di questi rifiuti. La produzione pro capite di rifiuti elettronici è di 17,6 kg in Europa, seguita da Oceania (16,1 kg) e Americhe (14,1 kg). Tuttavia, i paesi a reddito basso e medio-basso gestiscono 18 milioni di tonnellate di rifiuti elettronici

Iscriviti alla Newsletter Bissettimanale 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

DALLA CLASSIFICA DEL PORTALE HOLIDU

Le spiagge Top in Toscana



In vetta alla classifica delle spiagge toscane troviamo la Spiaggia di Cavoli, situata a Campo nell'Elba, con un punteggio di 4,6 su Google Maps e 4964 recensioni. Questa spiaggia è rinomata per le sue acque

cristalline e la sabbia fine, rendendola una delle mete più ambite dell'Isola d'Elba.

Al secondo posto si piazza la Spiaggia della Padulella a Portoferraio, con lo stesso punteggio di 4,6 ma con 1479 recensioni. Questa spiaggia è famosa per le sue acque trasparenti e le bianche scogliere che la circondano, offrendo un panorama mozzafiato.

Segue al terzo posto la Spiaggia di Capo Bianco, anch'essa situata a Portoferraio, con un punteggio di 4,5 e 3010 recensioni. Conosciuta per la sua sabbia chiara e le acque limpide, è un paradiso per gli amanti dello snorkeling.

Al quarto posto troviamo la Spiaggia delle Cannelle, situata sull'Isola del Giglio, con un punteggio di 4,5 e 2286 recensioni. Questa spiaggia è meno affollata e offre un'esperienza di mare tranquilla e rilassante.

La Spiaggia della Biodola, quinta in classifica con un punteggio di 4,4 e 4582 recensioni, è una delle spiagge più grandi e popolari di Portoferraio, con una lunga distesa di sabbia dorata e un mare cristallino.

La sesta posizione è occupata dalla Spiaggia di Seccheto, con un punteggio di 4,4 e 1790 recensioni. Situata sull'Isola d'Elba, è caratterizzata da scogliere spettacolari e acque limpide.

Settima in classifica è la Spiaggia di Barabara a Capoliveri, con un punteggio di 4,4 e 1303 recensioni. Questa piccola spiaggia è apprezzata per la sua tranquillità e il suo paesaggio naturale incontaminato.

All'ottavo posto troviamo la Spiaggia di Pomonte, con un punteggio di 4,4 e 1138 recensioni. Questa spiaggia è conosciuta per il suo relitto sommerso, rendendola una destinazione popolare per gli ap-

passionati di immersioni subacquee.

La Spiaggia di Procchio, nona in classifica, ha un punteggio di 4,4 e 823 recensioni. Situata in una baia ampia e riparata, è ideale per famiglie grazie alle sue acque poco profonde.

La Spiaggia di Seccione a Portoferraio si classifica decima con un punteggio di 4,4 e 773 recensioni. Questa spiaggia rocciosa è perfetta per chi cerca un contatto diretto con la natura.

All'undicesimo posto troviamo la Spiaggia del Forno, sempre a Portoferraio, con un punteggio di 4,3 e 612 recensioni. Questa piccola spiaggia è un gioiello nascosto con acque cristalline e una vista incantevole.

La dodicesima posizione è occupata dalla Spiaggia di Laconia, con un punteggio di 4,3 e 1714 recensioni. Situata in una delle più grandi baie dell'Isola d'Elba, è famosa per la sua sabbia dorata e le acque limpide.

ANCHE SULLE ISOLE TOSCANE I DEPURATORI ASA

Acque: dolci, chiare e fresche acque...

LIVORNO - Mai come in questo periodo d'inizio agosto, la sete d'acqua fresca e pulita ha coinvolto tutti. E il consumo di acqua minerale, con il conseguente impatto ambientale delle bottiglie e bottigliette di plastica abbandonate,



Nella foto: Il punto Asa in porto.

ha aggiunto i picchi. Torna bene il nostro titolo "rubato" dal Novelliere del Petrarca. In questo quadro va obiettiva-

mente lodata l'iniziativa dell'Asa labronica (l'azienda pubblica di servizi ambientali che fornisce l'acqua dell'acquedotto) di installare nelle aree più frequentate del lungomare alcuni punti di erogazione di acqua potabile opportunamente filtrata e depurata, con la piena libertà di rifornirsi semplicemente aprendo un rubinetto o schiacciando un pulsante. E per di più, tutto gratis, con la benedizione dei bagnanti assetati ma anche di chi, per motivi ambientalisti o semplicemente per risparmiare, non vuol ricorrere all'acqua minerale.

La novità - per dire il vero in alcuni punti ha già due anni - sono gli impianti che l'ala ha installato e gestisce sia all'isola d'Elba che alla Capraia, con l'acqua gratis che non solo è depurata e demineralizzata al meglio ma è anche freschissima. A Capraia, l'isola livornese più lontana, i punti di rifornimento sono addirittura due: uno in alto, in paese vicino alla chiesa parrocchiale di piazza Milano, e uno sul porto, a fianco della fermata del pulmino porto-paese gestito dalla famiglia Raciti per conto della Regione.



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



Con noi il tuo business non ha confini
Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
Via del Bottegino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com



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

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

Filiale La Spezia
Via Piano di Vezzano 1°
19020 Vezzano Ligure (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

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



DA SPEDIOPORTO GENOVA L'APPELLO PERCHÉ NON SIANO RALLENTATE

Infrastrutture, urgenti per la Liguria



GENOVA – “Il piano di sviluppo per la città e la Liguria non si può mettere in discussione. Le infrastrutture sono cruciali per il porto, per la risoluzione delle criticità che lo affliggono e per la crescita della città e della regione. Anche in vista delle prossime elezioni regionali, il messaggio è: chiunque vincerà non fermi la loro realizzazione”.

Così il direttore generale Spediporto Giampaolo Botta, a proposito di un tema centrale per lo sviluppo economico di tutta la Liguria, regione che ricorda nella sua nota Botta- sta vivendo un momento particolare sia dal punto di vista politico che economico. Botta sottolinea l'unità di pensiero con le altre categorie del mondo marittimo e ribadisce come “non si debba perdere di vista l'obiettivo primario, il bene comune, ovvero la crescita economica di una città che vede al centro un porto che, nel 2023, ha movimentato quasi 2 milioni e 400 mila teu. Avere

infrastrutture moderne, efficienti, è, dunque, una condizione essenziale”.

E che il ruolo delle infrastrutture sia centrale per la crescita dell'economia ligure lo testimonia il recente studio The European House-Ambrosetti che stima, per il 2024, un impatto sul PIL regionale di 1,6 miliardi di euro (3% del PIL) destinato a quadruplicare nel 2030, arrivando a 8,4 miliardi di euro (+14,4% sul PIL stimato per quell'anno).

Innumeri supportano le riflessioni di Botta: parlando di autostrade, la A10 e la A7 sono le più trafficate del Nord Ovest con circa 117 mila transiti giornalieri, di cui un quinto rappresentato da mezzi pesanti. Un dato che fa riflettere visto che il “Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria”, edito dalle Camere di Commercio liguri e da Uniontrasporti, sottolinea come la Liguria sia in linea con i dati nazionali che vedono un

utilizzo del trasporto su gomma decisamente preponderante (87,3% su scala italiana). Il punto è che la valutazione delle imprese sulla qualità delle vie di comunicazione è spesso molto bassa: per il 47,6% i tracciati autostradali sono definiti “scadenti o mediocri”.

“La storia – osserva Botta – ci insegna che il nostro paese è cresciuto grazie alla realizzazione di grandi infrastrutture; basti ricordare cosa ha rappresentato per l'Italia la costruzione dell'Autostrada del Sole. Le priorità indicate dalle imprese sono, dunque, chiare: Gronda, Tunnel Subportuale, Terzo Valico, nuova Diga Foranea. Servono interventi concreti, strutturali e non a spot, come merita il primo porto italiano. Il tutto supportato da servizi adeguati ed efficienti; in questo senso la recente vicenda legata all'autotrasporto testimonia come sia necessario dotarsi di una carta dei servizi che possa tutelare tutte le figure coinvolte in ambito

portuale”.

Botta conclude ribadendo il messaggio al mondo politico: “Non contano colore o bandiera politica, le infrastrutture sono opere di interesse generale e la loro re



**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

NOVITÀ NEL CAMPO DEGLI STOCCATORI ELETTRICI

I Linde ancora più compatti

LAINATE – Linde Material Handling ha presentato i nuovi stoccatori elettrici L10 – L16 B. Tra i carrelli più versatili nel settore degli equipaggiamenti da magazzino, gli stoccatori elettrici coprono un campo di applicazioni molto ampio: stoccano e trasferiscono pallet nelle zone di sosta e nei corridoi, trasportano materiali verso le linee di produzione, depositano e prelevano merci e aiutano a rifornire i supermercati. Una vasta gamma di funzionalità unita da un tratto comune: l'importanza della manovrabilità dei veicoli. Lo spazio rappresenta, infatti, un fattore cruciale sia nelle zone di smistamento, sia nelle corsie strette o presso la linea di assemblaggio.

Per questa ragione, Linde Material Handling ha studiato degli stoccatori elettrici che fossero tra i più compatti del settore, in modo da aiutare l'operatore a condurre il carico a destinazione in modo più rapido e sicuro. La versione più corta del modello Linde L10 B, dotata di batteria al litio integrata e montante simplex, misura, per esempio, soltanto 568 millimetri dal telaio alla piastra portaforche (misura L2), con un raggio di volta di 1.420 millimetri.

Con capacità di carico da 1,0 a 1,6 tonnellate e altezze di sollevamento fino a 5,47 metri, i nuovi stoccatori sono disponibili sia con batteria al piombo con capacità nominale di 200Ah e 250Ah, sia con batterie al litio con capacità da 3kWh a 6kWh. Oltre che a disporre di una varietà di caricabatterie differenti, i veicoli possono essere equipaggiati, come optional, con un caricabatterie integrato che permette di effettuare ricariche intermedie collegandosi a qualsiasi presa di corrente.

“Lo spazio è un tema cruciale per una vasta gamma di attività di movimentazione nei magazzini e negli ambienti di produzione. Molto spesso ogni centimetro in meno di lunghezza del carrello aiuta l'operatore a condurre il carico a destinazione in modo più rapido e sicuro. Per questa ragione abbiamo voluto dedicare particolare attenzione alle dimensioni dei nuovi stoccatori elettrici Linde e siamo fieri del risultato: gli L10 – L16 B sono infatti tra i modelli più compatti dell'intero ambiente competitivo”, ha dichiarato Samuele Albertini, product manager di Linde MH Italia.

Progettati con l'obiettivo primario di essere dei carrelli adatti a tutte



le esigenze, i nuovi stoccatori hanno cinque diversi tipi di montante disponibili per adattare i carrelli alle diverse situazioni. Ma non solo: adatti a movimentare pallet con fondo chiuso o contenitori di carico particolari, gli L10 – L16 B offrono una vasta gamma di opzioni di equipaggiamento, dal sollevamento iniziale - che assicura una maggiore altezza dal suolo nelle attività svolte su superfici irregolari o durante la guida sulle rampe - alla funzione di stoccaggio doppio che permette di trasportare contemporaneamente due pallet sulle lunghe distanze.

Come sempre, molta attenzione è stata riposta nei confronti di sicurezza ed ergonomia: la tipica testa del timone asimmetrica di Linde dimostra il proprio valore, tenendo automaticamente l'operatore all'interno della sagoma del carrello, mentre il braccio lungo del timone assicura all'operatore la giusta distanza di sicurezza dal carrello in movimento, viaggiando

a velocità fino a 6 km/h. Al livello di sicurezza, la forma del telaio evita che i piedi dell'operatore restino intrappolati sotto la minigonna di acciaio, mentre il paraurti attivo è una nuova opzione di equipaggiamento che percepisce il contatto e frena il carrello in maniera automatica.

Infine, è disponibile il sistema Linde Load Management sia nella versione standard, in grado di definire il peso del carico sulle forche, sia nella versione avanzata, che monitora la capacità di carico residuo in tempo reale e segnala all'operatore le condizioni critiche con allarmi visivi e acustici. Qualora il peso del carico superasse la capacità di carico massimo, il sistema blocca la funzione di sollevamento, impedendo un sollevamento ulteriore. Anche la velocità di avanzamento e l'accelerazione sono controllate in base all'altezza di sollevamento, al peso del carico e all'angolo di sterzata.

ENNESIMO APPELLO AL GOVERNO IN VISTA DEI DECRETI ATTUATIVI

ETS, ma con regole eque

ROMA – Ancora un altro intervento sui “disastri” che l'ETS rischia di provocare sull'economia del nostro Paese. “Assicurare che i proventi delle aste derivanti dalla prossima implementazione delle misure nazionali di recepimento della nuova direttiva comunitaria in materia di ETS vengano impiegati per adottare misure di decarbonizzazione nei settori che li hanno prodotti.” Questo quanto richiesto dalle associazioni ANFIA, ANITA, CONFITARMA, ASSOGASLIQUIDI-FEDERCHIMICA, UNEM al Governo ed alle Commissioni Parlamentari che stanno analizzando il testo di decreto legislativo di recepimento; ed in linea con quanto indicato anche nella memoria di Confindustria

depositata presso le Camere con riferimento a tutti i settori coinvolti dalla normativa ETS.

Le associazioni – in vista della prossima adozione dei pareri parlamentari e della definitiva approvazione del decreto da parte del Consiglio dei Ministri – evidenziano l'assoluta necessità di integrare il provvedimento con l'esplicita previsione di impiego dei proventi delle aste ETS generati dal settore dei trasporti per adottare misure volte a: incentivare lo sviluppo dei carburanti alternativi come definiti dal Regolamento (UE) 2023/1804 nei settori del trasporto sia stradale che marittimo; sostenere il rinnovo del parco circolante con veicoli a zero e basse emissioni alimentabili con carburanti alternativi e il rin-

novo delle flotte navali; contenere i costi connessi all'acquisto degli stessi carburanti; incentivare l'intermodalità anche nel trasporto delle merci.

Le associazioni infine, “nell'auspicare che i Dicasteri competenti sulle materie indispensabili alla decarbonizzazione del trasporto stradale e del trasporto marittimo siano dotati di risorse e strumenti adeguati, ribadiscono con forza che solo in questo modo sarà possibile garantire che gli obblighi derivanti dalla nuova normativa ETS rappresentino non solo un vincolo, ma un'occasione utile a rendere la transizione energetica del trasporto di persone e merci economicamente sostenibile per i cittadini e le imprese e concretamente attuabile”.

FANFANI

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

**William
Shepherd**
port agents since 1875

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

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



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

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

pagina
nautica

PER LA NEGOZIAZIONE IN BORSA MILANO NEL SEGMENTO STAR

Azioni ISG da martedì



Giovanni Costantino

MARINA DI CARRARA – The Italian Sea Group S.p.A. operatore globale nella nautica di lusso quotato su Euronext Milan (“EXM”) mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana, conferma che, in data 29 luglio

scorso, Borsa Italiana, con provvedimento n. 9008, ha attribuito alle azioni ordinarie della Società (ISIN IT0005439085) la qualifica STAR.

Già ammesse a negoziazione sul mercato Euronext Milan di Borsa Italiana dall’8 giugno 2021, le azioni ordinarie di TISG inizieranno a negoziare dal giorno 6 agosto 2024 sul segmento STAR del mercato Euronext Milan.

Giovanni Costantino, Fondatore & Amministratore Delegato di TISG, ha commentato: “Siamo molto orgogliosi di aver ottenuto l’ammissione al segmento STAR. Questo risultato rappresenta un milestone importante per The Italian Sea Group e permetterà alla Società di rafforzare la propria visibilità nei mercati finanziari internazionali, nonché l’impegno nei confronti de-

gli azionisti e di tutti gli stakeholder.

L’ottenimento della qualifica STAR conferma il rispetto di rigorosi requisiti in termini di trasparenza, governance, comunicazione e solidità economico-finanziaria, valori che TISG ha sempre perseguito con determinazione.

In futuro, continueremo a lavorare con la stessa dedizione e passione per continuare a superare le aspettative del mercato grazie ad una solida strategia di business e per rafforzare ulteriormente il nostro posizionamento ai vertici del settore del lusso globale.”

Interimonte agirà in qualità di Specialist per la Società, in conformità con quanto previsto dal Regolamento e dalle Istruzioni al Regolamento dei mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana S.p.A.

IN ESPOSIZIONE E PROVE A VENEZIA PER LA MOSTRA DI SETTEMBRE

J Craft Torpedo old style



VENEZIA – L’occasione sarà il Festival del Cinema, nell’ambito della quale sarà presentata in posizione battezzata non a caso “Homo Faber”. L’oggetto, bellis-

simo, si chiama J Craft Torpedo, è un trionfo di mogano lucidi che nascondono piacevolmente una tecnologia già che moderna, e che promette non solo romantiche

navgazioni lacustri a lume di luna ma anche belle tirate veloci in mare, a tutta manetta. I dettagli tecnici sono annunciati a breve sul sito del cantiere J Craft.

CON LE REGATE DI PREPARAZIONE DELLA LOUIS VUITTON

Venti giorni all’America’s Cup



BARCELLONA – Gli sfidanti della ormai prossima edizione mediterranea dell’America Cup, sono tutti in banchina, qualcuno ancora “azzoppato” (Alinghi per la rottura dell’albero) altri in gran spolvero. In particolare Luna Rossa, lo sfidante italiano, che nella scorsa edizione arrivò quasi alla vittoria in un’ appassionata gara con New Zealand.

Gli altri sfidanti sono gli inglesi di Ineos Britannia, gli svizzeri di Alinghi, gli Usa di American Magic e i francesi di Orient Express. Una pattuglia davvero ridotta dopo la rinuncia di parecchi altri paesi Cin compresa.

Il regolamento della competizione prevede un duello finale, tra il 12 e

il 21 ottobre, con l’imbarcazione detentrici del trofeo – detta Defender, in questo caso Team New Zealand, vincitrice a Auckland tre anni fa – che sfiderà l’imbarcazione Challenger.

Quest’ultima verrà fuori dalle regate della Louis Vuitton Cup, che si articolerà in varie fasi: tra il 29 agosto e l’8 settembre si svolgerà il Round Robin, dal 14 al 19 settembre ci saranno le semifinali, mentre la finale sarà in programma tra il 26 settembre e il 5 ottobre.

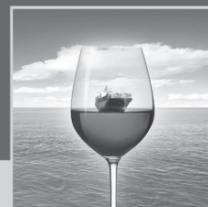
Prima della Louis Vuitton Cup, in una manciata di giorni – tra il 22 e il 25 agosto – si svolgeranno le regate di preparazione, a cui parteciperanno tutti i team, compresi i campioni in

carica di New Zealand.

Le gare di preparazione a Barcellona, pochi giorni prima della Louis Vuitton Cup, saranno le prime in cui i team entreranno in acqua con gli AC75, le barche volanti simbolo moderno della competizione – diversamente dai test di Vilanova e Jeddah degli scorsi mesi, dove erano stati impiegati gli AC40. Tutti i team, compreso New Zealand, parteciperanno ai preliminari e ai round robin della Louis Vuitton Cup. In questa fase, le gare contro il Defender non varranno ai fini della compilazione finale della classifica, ma serviranno a confrontare le prestazioni, le tattiche e anche le capacità degli equipaggi.



Vintage 2023: the “wine cellar” is ready



www.ggori.com

Il vostro partner logistico di fiducia.

Sempre più globale...



Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.

GORI

Wine and spirits logistics

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.



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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il Mediterraneo è ancora

2024; in aumento di oltre il 233% in un anno.

Proseguono l'Integrazione orizzontale e verticale della logistica: i primi 20 vettori marittimi container al mondo hanno quasi raddoppiato la loro quota di mercato, passando dal 48% 2012 al 91% del 2024. I processi di integrazione verticale (M&A nell'ambito della filiera) hanno visto la realizzazione di 5 miliardi di investimenti nel 2023.

La sfida dei carburanti alternativi per lo shipping. L'utilizzo di carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il 6,5% della flotta in navigazione in grado di utilizzare nuovi propellenti meno inquinanti. Percentuale che raggiungerà il 25% al 2030. Il 50,3% di tutti gli ordini a luglio 2024 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi (nel 2017 questa quota era solo del 10,7%).

I porti e lo shipping italiani sempre protagonisti: il 28% dell'import/export in valore e il 50% in quantità utilizza la nave; Ro-Ro eccellenza italiana con una crescita del 56% nel decennio.

Mezzogiorno area strategica per l'Italia: il 47% del traffico marittimo del Paese passa attraverso i porti delle regioni del sud.

Investimenti in intermodalità e modelli green per crescere: qui casca l'asino... sono necessari investimenti per 80 miliardi di euro per far diventare l'Europa un modello portuale più efficiente e più green.

Aperto alle visite il Faro

avviene attraverso l'ingresso del cantiere Benetti, in via Fagnì.

Il Faro si trova attualmente all'interno delle aree del Cantiere Azimut Benetti ed ha una luna storia sia di pace che di guerra. Fu edificato in epoca medioevale dalla repubblica marinara di Pisa, successivamente ricostruito al completo a seguito dei pesanti danneggiamenti legati alla Seconda Guerra Mondiale. Oggi, sia pure con tutti gli aggiornamenti della tecnologia, è considerato uno dei fari più antichi d'Italia.

Alto 52 metri s.l.m., il Fanale Maggiore di Livorno è oggi un faro ad ottica rotante alimentato dalla rete elettrica. La luce è attualmente generata da una lampadina alogena di soli 1000 W, che emette 4 lampi ogni 20 secondi con una portata di circa 24 miglia nautiche. In epoca medicea il faro funzionava con bruciatori a olio vegetale, poi a petrolio, con specchi a riverbero che ne amplificavano la luce. Nel 1841 la lanterna fu dotata delle prime

lenti di Fresnel e di un bruciatore a gas acetilene ad incandescenza. Dal 1911 il faro è gestito dalla Marina Militare con apposito servizio di manutenzione e controllo che fa capo a Marinari La Spezia.

Tanta musica nella festa

dar vita ad uno spazio alternativo e inedito dedicato alla costruzione degli strumenti musicali. Una sorta di immersione tra strumenti di tutte le epoche e di tutti i tipi, oggetti cult, attrezzature, arricchita dalla proiezione di video, per ricostruire la storia e la mutazione delle tecniche dei liutai - e non solo - e del loro rapporto con Livorno.

Fondazione Livorno, oltre a confermare il proprio ruolo di sponsor di Effetto Venezia, in questa ottava edizione di Artigianato a Effetto ha chiesto agli stessi artigiani di dare un saggio della loro abilità per permetterci di scoprire un mestiere antico, spesso sconosciuto e straordinario, fatto di note, di vibrazioni e di assoluta conoscenza della materia. Saranno presenti i migliori artigiani locali del settore.

Oltre agli artigiani che costruiscono strumenti musicali (Colombini, D'Alesio, Ghezzi, Landucci), saranno presenti: Giovanni Balzaretto che esporrà le sue maschere di cuoio create appositamente per i palchi della lirica, Desirée Costanzo e Francesca Lombardi costumiste, sarte, scenografe, che hanno curato l'allestimento e Michele Lezza della 8mmezzo, che con il suo lavoro di restauro e digitalizzazione, realizzato per ridare nuova vita alle vecchie pellicole super8, ci farà scoprire l'utilizzo della musica in vecchi e nuovi strumenti di ripresa.

L'obiettivo di promuovere l'artigianato artistico e la tutela del patrimonio storico dei mestieri d'arte è condiviso con OMA, associazione presieduta dall'avvocato Luciano Barsotti e soggetto strumentale di Fondazione CR Firenze che la sostiene assieme ad altre Fondazioni bancarie tra cui Fondazione Livorno.

Commercio internazionale

rispetto a dicembre 2023, mentre le importazioni hanno subito un calo del 7,3% nello stesso periodo. Anche i prezzi all'importazione hanno visto una contrazione dello 0,9% su base mensile. Tuttavia, è necessario contestualizzare questi dati in un quadro più ampio: nel corso del 2023, le aziende italiane hanno ampliato significativamente la loro presenza all'estero, generando un fatturato complessivo di oltre 569 miliardi di euro, pari a

un incremento del 2,8% rispetto al 2022. Inoltre, le aziende italiane operano in ben 175 paesi, con la Lombardia che si distingue come la regione più attiva negli investimenti internazionali.

Tra i settori di punta dell'export italiano, oltre alle tradizionali "tre F" (Fashion, Food, Furniture), emergono anche quelli della lavorazione di metalli, delle macchine e degli impianti per la metallurgia e il farmaceutico, nonché quelli relativi ai beni di consumo come vino, caffè, occhialeria e calzature. Secondo il rapporto SACE citato, le esportazioni del settore dell'abbigliamento, dopo una crescita contenuta nel 2024, registreranno un aumento più significativo del 4,2% nel 2025. Il settore agroalimentare, trainato dall'innovazione nell'agricoltura digitale, crescerà del 4,4% nel 2024 e del 4,7% l'anno successivo. Il settore chimico, dopo un modesto incremento del 2% nel 2024, raggiungerà un aumento del 5,2% nel 2025. Inoltre, il settore dei cosmetici manterrà una crescita costante del 6% annuo nei prossimi tre anni.

Quest'anno, uno dei principali motori della crescita delle esportazioni italiane saranno le tecnologie a basse emissioni di carbonio (LCT), un settore in cui l'Italia si distingue a livello internazionale per la sua capacità produttiva. Gli scambi internazionali di beni LCT sono cresciuti da 233 miliardi di dollari nel 2000 a oltre 1.200 miliardi di dollari nel 2023, con un incremento medio annuo del 7,39%. L'Italia ha saputo cogliere questa opportunità, posizionandosi al secondo posto in Europa per esportazioni di beni LCT, con circa 37 miliardi di dollari esportati e una quota di mercato del 3%. Grazie a questa dinamica, si prevede che il Made in Italy "green" raggiungerà i 50 miliardi di euro di export entro il 2025, con una crescita stimata dell'11,1% nel 2024 e del 13,7% nel 2025.

Ma quali sono i paesi più promettenti per l'export italiano? Le migliori prospettive di crescita provengono dai paesi GATE (Egitto, Marocco e Sudafrica). Secondo l'ultimo report di SACE, l'Italia ha esportato nel 2023 beni per 80 miliardi di euro verso 14 paesi GATE, un valore che aumenterà del +5,4% quest'anno e del +7% nel 2025, fino a raggiungere 95 miliardi di euro entro il 2027. L'affermazione in mercati esteri da parte delle aziende italiane gioca un ruolo cruciale nel superare le difficoltà in mercati tradizionali come la Germania.

Le aziende italiane dimostrano infatti una notevole competitività e capacità di adattamento nei mercati globali, grazie ai loro investimenti in innovazione, qualità e strategie di diversificazione. Tuttavia, operare a livello internazionale comporta il significativo rischio di cambio, che può influenzare la competitività e le strategie di mercato. La volatilità dei tassi di cambio può erodere i margini di profitto, rendendo i prodotti più costosi e meno desiderabili nei mercati di destinazione. Inoltre, un euro forte può rendere i prodotti italiani meno competitivi rispetto a quelli di paesi con valute più deboli, influenzando anche le decisioni sugli investimenti diretti esteri e sui contratti a lungo termine. Per mitigare tali rischi, le aziende possono diversificare i mercati di esportazione, utilizzare strumenti finanziari di copertura e negoziare clausole contrattuali che considerino la volatilità valutaria. Una gestione attiva e strategica del rischio di cambio è essenziale per garantire il successo nel commercio internazionale, supportando così l'innovazione, la qualità e le strategie di diversificazione che caratterizzano l'imprenditoria italiana.

Quali sono, quindi, i sei consigli pratici che Marta Bonati offre alle imprese - soprattutto alle PMI - che vogliono approcciarsi al commercio internazionale e vendere oltre confine.

Conoscere le normative locali e internazionali: È essenziale comprendere le leggi e le normative che regolano il commercio nel paese di destinazione, inclusi dazi doganali, tasse ed eventuali restrizioni all'importazione, per rispettare la normativa locale e per garantire transazioni sicure e legali.

Gestire il rischio di cambio: Le

fluttuazioni nei tassi di cambio possono avere un impatto significativo sui costi e sui ricavi delle aziende che commerciano a livello internazionale. Ebury, ad esempio, offre servizi di gestione del rischio di cambio, come i contratti a termine, per aiutare le aziende a bloccare un tasso di cambio e proteggersi dalle fluttuazioni avverse.

Ottimizzare i flussi di cassa: Il finanziamento del commercio e i prestiti aziendali, possono aiutare le aziende a gestire meglio i loro flussi di cassa, fornendo il capitale necessario per finanziare le operazioni di importazione o espansione senza incidere negativamente sulla liquidità aziendale.

Adottare tecnologie innovative: Utilizzare piattaforme che facilitano pagamenti e incassi in diverse valute può ridurre i costi e semplificare la gestione finanziaria. Ebury offre conti virtuali in valuta in diversi paesi, consentendo alle aziende di operare come se avessero una presenza locale.

Richiedere supporto e consulenza personalizzata: Collaborare con un partner esperto che offra consulenza e supporto operativo può essere cruciale per un'espansione internazionale di successo. Ebury fornisce supporto dedicato tramite manager di relazione e team di esperti pronti ad assistere le aziende sulle tematiche valutarie e sui processi di incasso e pagamento.

Integrare tecnologie avanzate e sistemi aziendali: Le piattaforme elettroniche possono aumentare l'efficienza e ridurre gli errori manuali. Ebury offre API robuste per integrare direttamente i suoi servizi e prodotti nei sistemi aziendali esistenti, facilitando processi più snelli e automatizzati.

[1] <https://www.istat.it/it/archivio/esportazioni>.

[2] Gruppo Statistiche Federmacchine, la federazione delle imprese costruttrici di beni strumentali <https://www.industry4business.it/ricerche/beni-strumentali-federmacchine-2023-ancora-in-crescita-nel-2024-previsto-un-lieve-calo/>.

[3] <https://www.istat.it/it/files/2022/11/REPORT-MULTINAZIONALI-2020.pdf>.

[4] https://www.sace.it/media/comunicati-e-news/dettaglio-comunicato/l-export-arriver%C3%A0-a-679-miliardi-di-euro-entro-il-2025.-sace-presenta-il-doing-export-report-2024-l-e-ra-delle-imprese-%C3%A8-oggi.-e-sace-c-%C3%A8?utm_source=ilpunto.beehiiv.com&utm_medium=newsletter&utm_campaign=l-export-italiano-torna-ad-ingranare-e-il-pil-dell-italia-torna-ai-livelli-del-2007.

Altre due FREMM

drone e più in generale in grado di gestire operativamente sistemi

unmanned nelle tre dimensioni (sopra la superficie, navali e sotto la superficie).

Le competenze ingegneristiche di Orizzonte Sistemi Navali a livello di Whole Warship e di Combat System permetteranno alla Marina Militare di disporre di due unità navali operativamente all'avanguardia, tecnologicamente allo stato dell'arte e in grado di contribuire a rafforzare la capacità difensiva e ad aumentare la flessibilità operativa.

Saranno inoltre mantenute tutte le capacità e le prestazioni nel dominio ASW (Anti Submarine Warfare) delle unità FREMMASW attualmente già in servizio. Le due nuove unità saranno costruite presso il Cantiere Integrato di Riva Trigoso e Muggiano di Fincantieri, con la prima "FREMM EVO" in consegna nel 2029 e la seconda nel 2030.

Più in dettaglio, i principali interventi di ammodernamento/aggiornamento tecnologico interesseranno lo Ship Management System Cyber-resilient, l'impianto di condizionamento e di distribuzione elettrica, l'implementazione di soluzioni specifiche al fine di migliorare l'impronta green dell'unità per la parte Sistema di Piattaforma. Il sistema di combattimento sarà aggiornato con il moderno Combat Management System SADO 4 Cyber-resilient, la sensoristica radar (in particolare con radar Dual Band DBR-X-C a facce fisse) in grado di supportare la difesa contro minacce TBM, la Guerra Elettronica, i Sistemi di Artiglieria e Missilistici, la Sonar Suite, il Sistema di Comunicazione e data link tattici in grado di assicurare il più alto ed efficace livello di interoperabilità.

Le "FREMM EVO" saranno dotate di apparati ad elevata affidabilità, correati di adeguati piani manutentivi tali da garantire la prontezza richiesta con elevati livelli di disponibilità operativa.

Dagospia e le spiate

servizio che li mette insieme. Anzi, scrive che Aponte è tutt'altro che sazio e vuole "apontizzare" anche il porto di Genova.

Non entro nel merito delle tre paginate che Dagospia dedica al tema. E non le avrei nemmeno lette se non me le avesse segnalate un amico che invece ciacchia dappertutto, molto più attento di me.

Mi limito invece a ricordare che la famiglia Aponte ha investito in ben altri porti che non quello di Genova: per rimanere in Italia - e lui certo non c'è rimasto con gli investimenti - basta citare Gioia Tauro, diventata un gioiello, ma anche Napoli, Civitavecchia, Trieste e pure la mia piccola Livorno, socio importante de terminal Lorenzini & C.

Che MSC voglia consolidarsi su Genova non è che un piccolo passo avanti per potenziare l'impero. Dagospia racconta delle trattative di una delle società cardine di Aponte per avere l'aeroporto di Genova: e del resto, la logistica mondiale

è ormai fatta da colossi che sono sempre più multimodali, e solo poi da una pletera di aziende anche validissime, ma non a quei livelli. Non ha dimenticato che Aponte era stato il primo a proporsi per salvare Alitalia, bloccato da argomentazioni speciose, che qualcuno ha anche ritenuto essere "niet" politici. Non ha poi perso tempo e s'è fatto i suoi aerei: aggiungendoli alle sue navi, ai suoi treni (Italo e i cargo), ai suoi trasporti terrestri, ai suoi terminal eccetera.

Se v'interessa l'epopea della famiglia, andate pure a leggermi le malignate di Dagospia. Facendoci sopra, è ovvio, i dovuti distinguo. Da parte mia devo solo ammirare un imprenditore più che ottantenne, nato come modestissimo armatore di una navetta di Salerno (io fui tra i suoi primi clienti, per una spedizione alle sorgenti del Nilo che poi finì in un ridicolo disastro proprio sul Nilo), ammirato ed aiutato agli inizi proprio da Livorno, dall'indimenticato "sor Aldo" (Spadoni). Ammirò un ex piccolo comandante di mare che oggi è quello che è, osando, rischiando, combattendo. E mantenendosi italiano puro anche se risiede a Ginevra.

GNL a Trieste e a Piombino

tre anni: una specie di foglia di fico sulla vecchia promessa di mandarlo a Genova entro l'anno prossimo. Rinvio giustificato anche dal fatto che sembrerebbe prossimo l'acquisto di una ulteriore nave rigassificatrice da mettere proprio al largo della Liguria, lasciando a Piombino (dove le opposizioni tanto liquefacendo) l'impianto esistente.

In quanto a Trieste, Edison conferma di aver portato a termine il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) nel porto. L'operazione di bunkeraggio da nave a nave è la prima avvenuta nel Mar Adriatico ed è la prima eseguita da Edison tramite l'impiego della nave metaniera Ravenna Knutsen, che dal 2021 approvvigiona il deposito costiero GNL di Ravenna (DIG), che è parte della catena logistica integrata del Gruppo e contribuisce alla decarbonizzazione dei trasporti stradali e marittimi.

L'operazione appena conclusa da avvio a più operazioni di bunkeraggio ship-to-ship nel porto di Trieste per la stagione estiva 2024.

«Siamo orgogliosi di supportare i nostri clienti nel loro percorso di decarbonizzazione e di annunciare il primo rifornimento ship-to-ship di GNL nel mar Adriatico. Per questo desidero ringraziare tutte le autorità e in particolare la Capitaneria di Porto di Trieste, che hanno reso possibile raggiungere questo importante traguardo», dichiara Fabrizio Mattana Executive vice president Gas Assets di Edison. «Dopo l'avvio del deposito costiero di Ravenna, che è diventato il riferimento in Italia per l'approvvigionamento di GNL nel trasporto stradale, grazie all'operazione di oggi Edison si posiziona per prima nel mercato del rifornimento GNL per il segmento marittimo.»

www.lorenziniinterterminal.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@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

DA PARTE DEI LAVORATORI DELL'ENEL IN SCIOPERO

Il blocco del porto di Brindisi



di molte aziende e centinaia di posti di lavoro nonché l'immagine del nostro porto».

Il presidente di Racomar Puglia, l'associazione degli agenti marittimi raccomandatori pugliesi, Marcello Gorgoni, ha chiesto alle Istituzioni competenti, in sintonia con il presidente nazionale di Federagenti, Alessandro Santi, precise garanzie circa operatività del porto. Una nave ha atteso in rada da oltre una settimana di poter essere ormeggiata. Questo destino potrebbe riguardare altre unità mercantili attese nelle prossime ore; mentre ad alcune unità, con evidente disparità di trattamento, è stato consentito di operare.

"I porti - sottolinea Gorgoni - svolgono una funzione strategica di servizio pubblico per il Paese, e pur rispettando le istanze dei lavoratori, non è né concepibile, né accettabile, che possano essere paralizzati o addirittura presi in ostaggio, senza che nessuna Istituzione competente intervenga".

ROMA - "Ormai da quasi due settimane - scrive Federagenti sostenendo le esigenze puntualizzate da Racomar Puglia - il porto di Brindisi è a tutti gli effetti bloccato da un'azione di protesta intentata dai lavoratori di un'azienda dell'indotto Enel che con un picchetto impediscono l'accesso e l'uscita

dalle banchine portuali." Pur comprendendo le legittime proteste di lavoratori che vedono minacciato il loro posto di lavoro, -continua la nota - non è accettabile che si inneschi sulla crisi della centrale Enel una reazione a catena capace di annientare l'operatività del porto mettendo a rischio la sopravvivenza

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

Gli ordigni ancora in mare



Non è stato il primo allarme, sulla costa livornese, quello della settimana passata per un presunto vecchio proiettile sul fondale di Calafuria a Livorno. Possibile che dopo oltre ottant'anni si trovino ancora ordigni seminati durante l'ultima Guerra Mondiale? Se lo chiede Angelo Abeniar, da Livorno, con questa mail:

Ci hanno detto a varie riprese che sono state fatte tante bonifiche, in terra e mare, per eliminare mine, siluri, proiettili ed altri esplosivi sulle nostre coste. Mio padre ricorda di una mina che finì intatta sugli scogli di Antignano e fu fatta esplodere al largo dopo aver evacuato un intero camping. Ma allora siamo sempre a rischio?

Caro mio, l'ultima Guerra Mondiale ha seminato milioni di ordigni mortali sulla città ma anche sulla costa, perché specie dall'altezza nella quale operavano le fortezze volanti USA la precisione sui bersagli - fondamentale il porto - era aleatoria. E loro non ci andavano al risparmio.

La mina che ricorda suo padre non è stata l'unica. All'isola di Capraia alcuni pescatori ne recuperarono una sul fondo, la portarono nel magazzino in porto per recuperare l'esplosivo (serviva alla pesca di frodo) ma saltarono in aria con tutto il fabbricato. Un'altra mina (vedi foto) sempre a Capraia isola è oggi un'innocua fioriera nel residence La Mandola. Gli specialisti del Comsubin della Marina Militare sono costantemente chiamati a disinnescarne altre, coperte di alghe (vedi foto d'archivio) ma sempre micidiali. E così per proiettili, bombe, siluri, aerei abbattuti (vedi la foto di uno Junker 88 sui fondali dell'Elba).

Stranamente l'accurata bonifica dei fondali a nord del porto, prope-deutica ai lavori della Darsena Europa, ha trovato poco o niente. Ma si spiega con le sabbie e i fanghi scaricati per miglia dallo Scolmatore e dall'Arno, che nei decenni avrebbero nascosto anche i resti - e chissà quanti ce n'erano - della storica battaglia navale della Meloria dell'agosto 1284, quando furono affondate sette galere pisane e almeno quattro genovesi, con centinaia di armature, picche, scudi ed altri sepolti nel fango.

-- ALL'INTERNO --

Fincantieri, bilancio a giugno.	a pag. 4
Insediato il Comitato Geopolitica.	a pag. 4
Agostinelli: i trucchi sull'ETS.	a pag. 4
Guardia Costiera, così l'estate.	a pag. 4
Rifiuti elettronici sempre di più.	a pag. 5
Acque: dolci, chiare e fresche acque...	a pag. 5
Le spiagge Top in Toscana.	a pag. 5
Infrastrutture, urgenti per la Liguria.	a pag. 6
ETS, ma con regole eque.	a pag. 6
I Linde ancora più compatti.	a pag. 6
Azioni ISG da martedì.	a pag. 7
Venti giorni all'America's Cup.	a pag. 7
J Craft Torpedo old style.	a pag. 7
Il blocco del porto di Brindisi.	a pag. 8
Gli ordigni ancora in mare.	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

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

delcoronascardigli.com

SAVINO DEL BENE[®]
Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

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



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

MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

