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
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.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 LVI n. 64 BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA **Livorno 30 AGOSTO 2023**

SECONDO L'ANALISI DEL SITO SPECIALIZZATO XENETA

Continua l'altalena dei noli sul mare

Alla base della diminuzione il calo del commercio transatlantico - Le opportunità per gli spedizionieri più attivi - Un mercato sempre aperto alle sorprese

OSLO – L'altalena dei noli non si attenua. I tassi spot sul traffico di fronthaul transatlantico dal Nord Europa alla costa orientale degli Stati Uniti (USEC) stanno ancora crollando. Secondo i dati della piattaforma di Xeneta, la tariffa media mensile per un container standard da 40 piedi (FEU) è diminuita drasticamente, passando da 5.298 USD (esclusi i costi di gestione del terminal) a gennaio a soli 809 USD ad agosto. Vale la pena notare però - scrive il sito come consolazione - che proprio come questi tassi sono scesi, potrebbero anche aumentare rapidamente, come è avvenuto di recente per altre operazioni principali.

"L'enorme calo dell'85% del commercio transatlantico, toccato di recente, è un serio fattore di perdita per i vettori. L'eliminazione del THC riduce la tariffa del nolo marittimo, che a metà agosto aveva un prezzo quasi allo stesso livello".

(segue in ultima pagina)

Aponte e le tante speranze

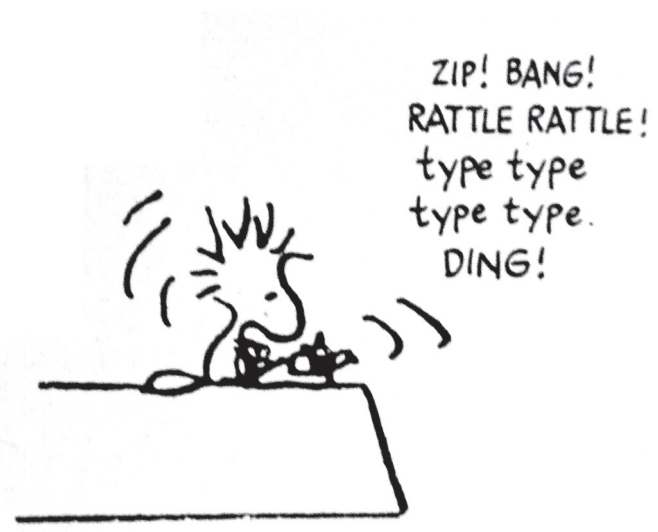
Gianluigi Aponte

LIVORNO – *Nella morta gora delle non notizie di mezz'agosto, quella lanciata*

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

Rieccoci..!



LIVORNO – *Ebbene si, rieccoci. Finita la ricreazione dell'agosto, torniamo con i piedi sul mondo reale. Sapendo che sarà un settembre rovente: se non per il clima - agosto ci ha abituato - per i tanti problemi che il mondo della logistica, non solo italiano, si trova di fronte.*

C'è la guerra, c'è l'inflazione, c'è più che altro l'incertezza sull'andamento dell'economia. Ci dicono gli esperti - e noi non lo siamo certamente - che il mondo sta drasticamente cambiando: nella guerra economica tra l'Occidente e l'Oriente, l'Europa è il vaso di coccio tra quelli d'acciaio.

Dobbiamo crederci e rassegnarci? Tutto c'insegna che anche nei momenti peggiori ce la siamo cavata. Illudersi è sbagliato, ma arrendersi lo è ancora di più. Nel nostro piccolo, ce la mettiamo tutta. Adelante.

*

Cosa possiamo aggiungere della "coda" di notizie di fine agosto? È partito il tormentone

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

SECONDO LE INDICAZIONI DEL PIANO ITALIANO DEL MARE

Economia blu verso Africa

Dallo studio dell'ONU solo il turismo costiero renderebbe 100 miliardi di dollari con 50 milioni di posti di lavoro già operativi

GENOVA – Gran parte del futuro dell'Africa dipende dall'economia blu. L'Unione africana ha in questi giorni definito l'economia connessa con il mare come "la nuova frontiera del rinascimento africano", l'unica potenzialmente in grado - scrive il centro studio Bono - "di trasformare risorse praticamente inutilizzate e ignorate nel vero driver di produzione di ricchezza, occupazione e di netto miglioramento della qualità della vita. Risorse che non sono ancora oggetto di sfruttamento, come accade nella maggioranza dei paesi africani, da parte di grandi multinazionali e di potenze colonialiste e che sono in gran parte ignorate."

Il Centro Giuseppe Bono, anche sullo stimolo derivante dalla imminente presentazione del Piano del mare da parte dell'Italia e dall'avvio da parte del governo italiano di una politica pan-africana, ha raccolto in questi mesi dati provenienti da diverse fonti, ponendo le basi per un'analisi complessiva dell'Africa

(segue a pagina 8)

Nostalgie Italiane

LIVORNO – *Un piccolo spazio, questo dovete concedermelo, per ricordare non tanto un artista, un compositore, un uomo che ho anche conosciuto di sfuggita, un giorno lontano in Australia: ma per ricordare la sua canzone, "Sono un italiano vero".*

Toto Cutugno, carrarino di nascita, oggi che è morto si è guadagnato paginate sui giornali e sul web. Giusto, forse. Ma le mie nostalgie sono per la sua canzone, e per quello che ha rappresentato nel mondo. L'ho sentito cantare, spesso con le lacrime e i singhiozzi, a Surfer Paradise di Brisbane (Australia) come a Santa Cruz de la Sierra (Bolivia): e ad Hobart (Tasmania), tra i ghiacci dei fiordi di Oslo (Norvegia), sul Malacon dell'Avana (Cuba)….

Tanti italiani, a volte di seconda generazione, alcuni ancora impantanati nella

(A.F.)

(segue a pagina 8)

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

CONSEGNATA NEI GIORNI SCORSI DAL CANTIERE CINESE DALIAN

A MSC la "Vivienne" LNG-ready

GINEVRA – Il cantiere cinese Dalian Shipbuilding ha consegnato una nuova nave portacontainer da 16.000 TEU a MSC, la primaria compagnia della galassia Aponte Mediterranean Shipping Company.

L'unità, battezzata con il nome di "MSC Vivienne" presenta numerose caratteristiche di risparmio energetico e tutela ambientale dell'ambiente. Porta fino a 16.520 container standard ed ha la classificazione LNG-ready: significa che il suo progetto ne consente la facile conversione per farla funzionare con LNG. Per ora la nave è destinata a navigare con carburante

(segue a pagina 8)

NELLA PIANIFICAZIONE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

Crotone punta a navi big

Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO – È stato un incontro costruttivo quello che si è svolto la settimana scorsa tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli, accompagnato dal dirigente Alessandro Guerri, e il commissario dell'Agenzia regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria, generale Emilio Errigo, nella sede

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 8)

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

UGGÈ CONTRO LE NUOVE IMPOSIZIONI SUL BRENNERO

"O l'UE o ci muoviamo da soli"

ROMA – "Basta! O ci pensa l'Europa o ci muoveremo da soli". Così il presidente nazionale di Fai-Conftrasporto Paolo Uggè, dopo l'annuncio che l'Austria ha diramato unilateralmente in questi giorni sul nuovo dosaggio per il transito dei mezzi pesanti al Brennero.

"Se la Commissione europea non interverrà, come richiesto dal ministro Salvini e dal suo omologo tedesco, per far rispettare uno dei principi costitutivi della Comunità europea (la libertà di circolazione), avvieremo iniziative adeguate per tutelare gli interessi economici del nostro Paese", aggiunge il presidente della Federazione degli Autotrasportatori Italiani.

"Mi auguro che la Commissione europea trovi una soluzione che

(segue a pagina 8)

Subire oppure reagire?

ROMA – *Insomma, bisognerà capire se l'UE ha capacità e voglia di uniformare le normativi sui trasporti, oppure se ogni membro dell'Unione può fare per conto proprio: e in questo caso anche l'Italia ha il diritto e il dovere di proteggere i propri trasportatori.*

Il Brennero, come gli altri trafori alpini, sono arterie da regolamentare di comune accordo con i paesi confinanti. Il fatto che nel caso singolo l'Austria (ma non

(A.F.)

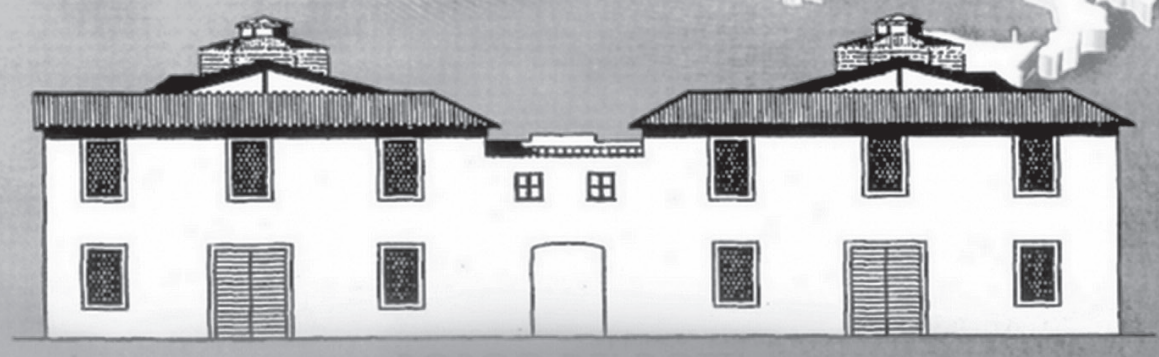
(segue a pagina 8)

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI gigoni.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

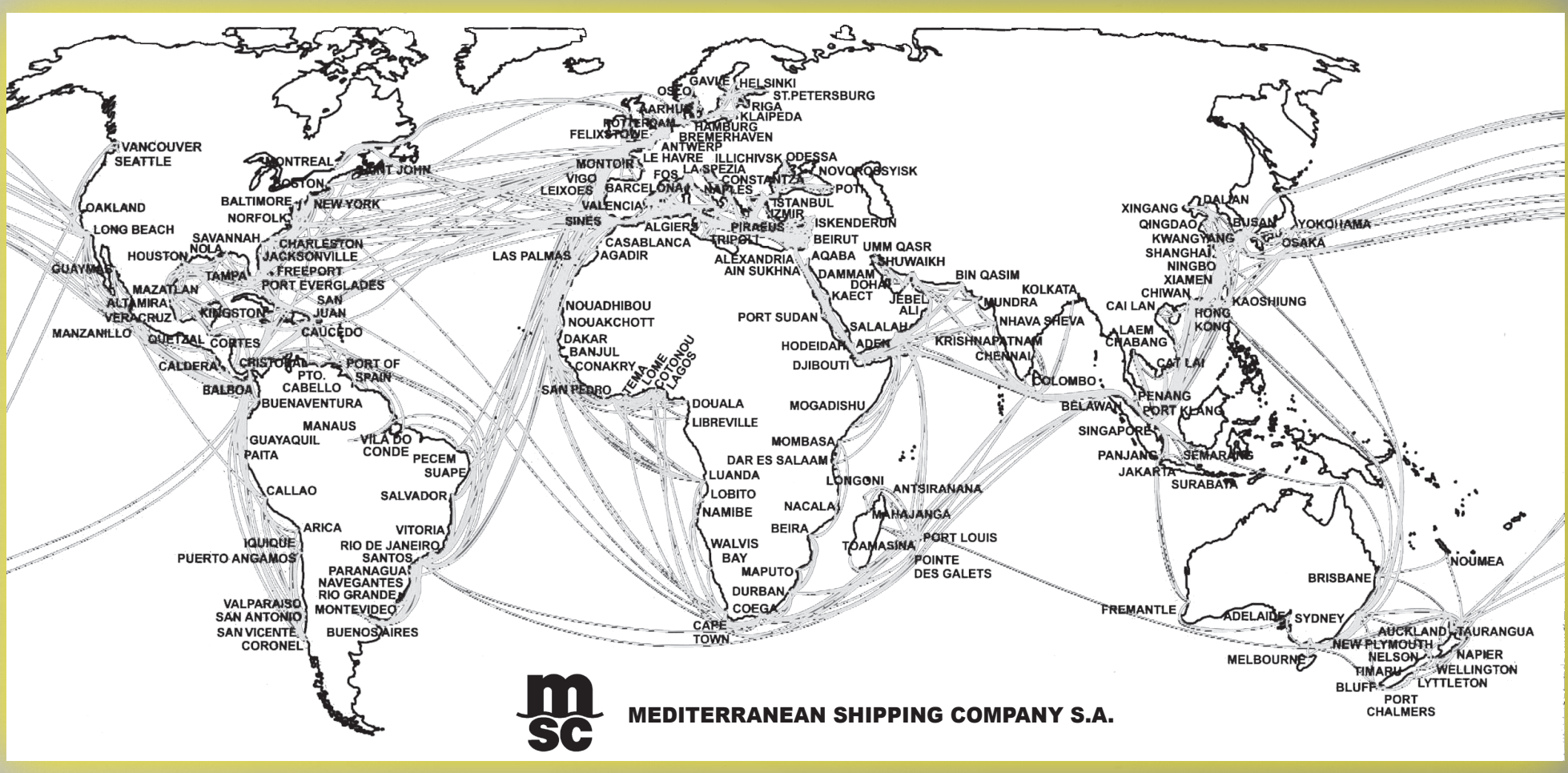
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

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



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

CON UNA JOINT VENTURE TRA LE DUE GRANDI AZIENDE FAMIGLIARI

Logistica FERCAM entra in Dachser

Thomas Baumgartner

BOLZANO – Le fusioni e le strette collaborazioni in campo internazionale continuano. FERCAM ha confermato che le sue divisioni Distribution e Logistics entrano nella joint venture "Dachser & FERCAM Italia S.r.l.", in cui Dachser deterrà una partecipazione dell'80% delle azioni. Obiettivo primario è il rafforzamento e completamento della rete europea con notevoli vantaggi operativi. L'acquisizione è soggetta all'approvazione delle autorità competenti in materia di concorrenza.

In base all'accordo concluso tra le due società, entro la fine dell'anno le divisioni Distribution e Logistics in Italia saranno conferite nella nuova joint venture "Dachser & FERCAM Italia S.r.l.", nella quale FERCAM SpA deterrà una partecipazione del 20%. Queste due divisioni, con circa 920 collaboratori in 43 sedi in Italia, hanno generato nel 2022 un fatturato di circa 400 milioni di euro.

Dall'inizio del 2024 la neocostituita "Dachser & FERCAM Italia S.r.l." opererà come società indipendente e riferirà direttamente ad Alexander Tonn, COO Road Logistics di Dachser, mentre le attività operative di groupage nazionale e internazionale nonché la logistica in Italia continueranno ad essere guidate dal direttore FERCAM dott. Gianfranco Brillante e dalla sua collaudata squadra, garantendo continuità e competenza sul mercato italiano.

FERCAM Transport (trasporto nazionale e internazionale su strada e ferrovia), FERCAM Air & Ocean e FERCAM Special Services (logistica dell'arte e fieristica, home delivery, servizi di relocation e traslochi nonché servizi di archivio e gestione documentale) come pure tutte le società estere rimarranno di proprietà esclusiva di FERCAM SpA e non saranno contemplate dalla joint venture. Per questi settori FERCAM prevede nei propri piani strategici una massiccia accelerazione della crescita e internazionalizzazione, anche oltreoceano.

«Dachser è un'azienda a conduzione familiare come la nostra, in forte espansione, con obiettivi simili e brevi vie decisionali che nella nostra ventennale partnership è stato un partner eccellente e affidabile per tutta la nostra distribuzione europea. Rispetto all'inizio della nostra cooperazione, nel 2003, tuttavia, le condizioni di mercato sono notevolmente cambiate con una sempre maggiore concentrazione su pochi operatori europei e mondiali; è un po' ciò che è avvenuto in Italia in passato per gli operatori regionali che gradualmente sono stati sostituiti da aziende operanti su tutto il territorio nazionale. Per questo motivo abbiamo deciso di costituire questa joint venture esclusivamente per la distribuzione e la logistica giungendo a una situazione win-win per tutte le parti coinvolte», afferma Thomas Baumgartner, presidente del Consiglio di amministrazione della FERCAM.

«In questo modo avremo un legame ancora più stretto con il nostro partner rafforzando contemporaneamente anche la nostra posizione», aggiunge Hannes Baumgartner, ad FERCAM. Grazie alla rete europea di Dachser si apriranno anche nuovi potenziali di crescita in particolare nell'export. Tutto questo crea stabilità e sicurezza anche per il futuro.

«Dachser e FERCAM, entrambe aziende a conduzione familiare, hanno in comune un approccio di gestione orientata e basata su valori comuni, in grado di garantire la sostenibilità e il futuro delle nostre aziende anche per le generazioni a venire. È questo il motivo di volere stringere una cooperazione ancora più stretta attraverso la costituzione di una joint venture in Italia, basata su una ventennale collaudata collaborazione», spiega Bernhard Simon, chairman of the supervisory board di Dachser.

NELLE PROGRAMMATE SOSTE DI "COSTA SMERALDA" A PALERMO

Costa Crociere sostiene "Addiopizzo"

Nella foto: Uno degli itinerari.

GENOVA – Costa Crociere fa rotta anche a Palermo per sostenere il movimento antimafia Addiopizzo.

Gli ospiti italiani e internazionali della compagnia italiana in arrivo ogni giovedì a Palermo a bordo della nave Costa Smeralda potranno scoprire la città in una maniera davvero unica, partecipando al "Palermo No Mafia Tour", un tour a piedi nel centro storico di Palermo alla scoperta dei luoghi-simbolo dell'antimafia civile e della ribellione al racket. Il tour è organizzato da Addiopizzo Travel, cooperativa sociale e tour operator nato nell'ambito del movimento Addiopizzo, che propone turismo etico per dire no alla mafia.

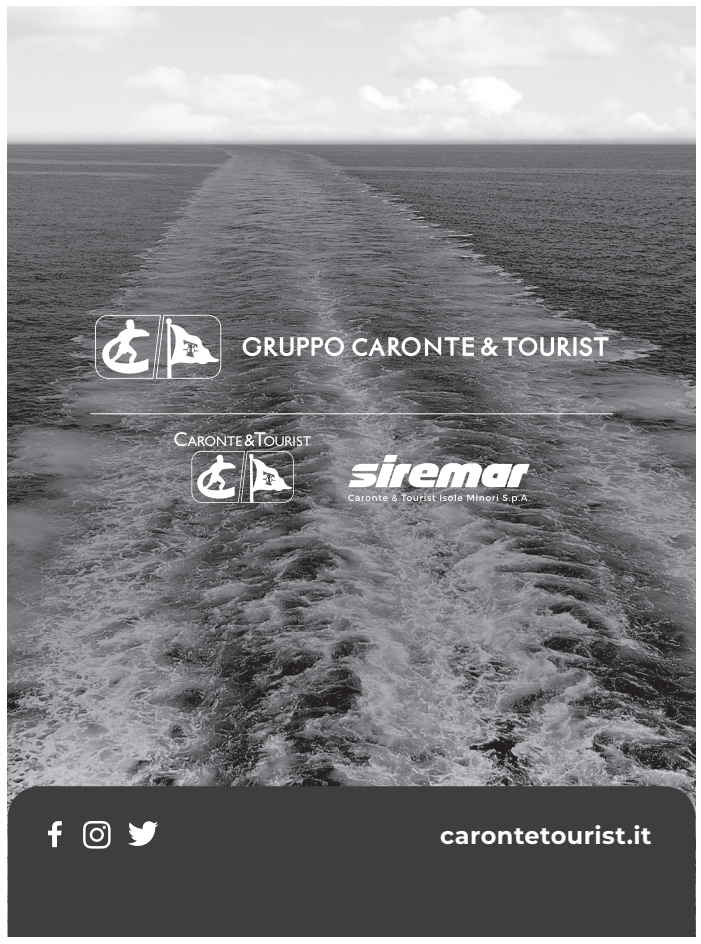
In linea con i principi del suo "Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo", Costa Crociere ha voluto scegliere per i suoi ospiti in visita a Palermo un percorso di turismo etico e responsabile, un nuovo modo di visitare la città, dove ogni tappa offre lo spunto per una riflessione sul fenomeno della mafia e sulla mobilitazione civile contro il potere mafioso. Durante la passeggiata a piedi di circa tre ore, accompagnata dal racconto di chi la città la vive quotidianamente, gli ospiti potranno conoscere Palermo nella sua vera essenza, al di là dei luoghi comuni.

Il tour prevede anche una pausa di consumo critico, in uno dei negozi che espongono il logo della campagna "Pago chi non paga": sono negozi che hanno detto no al racket delle estorsioni, dichiarando pubblicamente di non voler più pagare il pizzo. In questo modo gli ospiti di Costa Smeralda potranno non solo contribuire al cambiamento, sostenendo un circuito di economia etica e libera dal pizzo, ma anche conoscere i commercianti della rete Addiopizzo e le loro storie.

Addiopizzo è un movimento antimafia nato nel 2004 da un gruppo di giovani intorno a uno slogan: "un intero popolo che paga il pizzo è un popolo senza dignità". Opera dal basso attraverso la strategia del "consumo critico", coinvolgendo i cittadini e turisti per sostenere con i propri acquisti i commercianti che non cedono alle richieste estorsive e che si sono apertamente schierati contro la prepotenza mafiosa, oltre a offrire assistenza gratuita alle vittime di estorsione e di usura.

Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Sino al 14 marzo 2024 Costa Smeralda farà scalo a Palermo tutti i giovedì, nell'ambito di un itinerario di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che comprende anche Civitavecchia, Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca. Dal 23 marzo 2024 sino a fine anno, sarà invece Costa Toscana, nave gemella di Costa Smeralda, a fare scalo a Palermo ogni settimana.

I "Palermo No Mafia Tour" potranno essere prenotati dagli ospiti prima della partenza della crociera, nell'apposita sezione di MyCosta.com, il sito web di Costa che permette di personalizzare la propria vacanza, oppure direttamente a bordo della nave.



MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
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

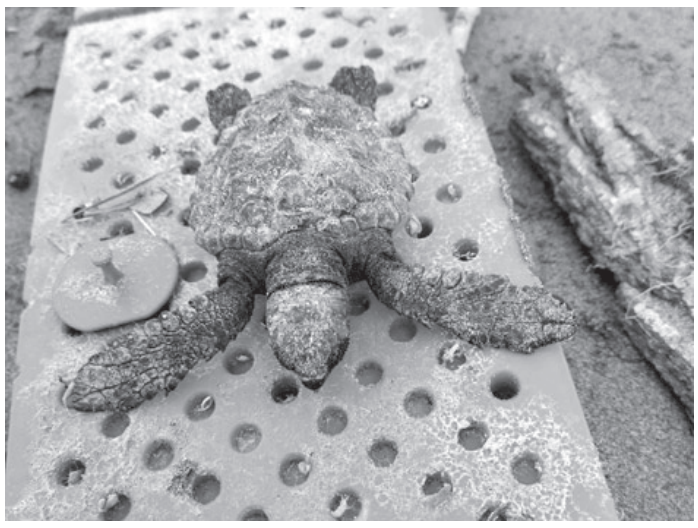
OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

green news

DOPO ALCUNI MESI DI CURE ALL'ACQUARIO DI LIVORNO

Rilasciata la piccola Caretta "blu"



Nella foto: La Caretta "Blu".

FIRENZE – L'agenzia regionale Arpat ha comunicato sabato scorso che una piccola tartaruga Caretta, ritrovata sulla spiaggia di San Vincenzo dopo una matteggiata, è stata curata e finalmente rilasciata in mare con un microchip una pennellata di blu sul carapace per nuove eventuali identificazioni.

Il ritrovamento della tartaruga spiaggiata è stato piuttosto insolito visto che l'animale era molto piccolo, quasi certamente un esemplare nato nell'estate 2022; all'arrivo in acquario pesava infatti 90 grammi e aveva il carapace lungo 7 cm e largo 6 cm. La piccola tartaruga, piuttosto infreddolita, è stata messa in incubatrice per una notte nell'Acquario di Livorno, a temperatura e umidità costanti. La mattina seguente ha ripreso a muoversi e dare i primi segnali di vita, iniziando a mangiare un po' di gambero. Una volta inserita in vasca sono purtroppo emerse alcune difficoltà di galleggiamento importanti imputabili, secondo il veterinario Salvatori, agli effetti della mareggiata.

Finalmente, dopo essere cresciuta e irrobustita, ieri è stata rilasciata in mare. Da sottolineare che aumentano progressivamente i nidi di tartarughe ritrovati sulle spiagge della Toscana: sono stati una quarantina in pochi anni.

SECONDO UNO STUDIO CONDOTTO SULLA "BARRIERA" DEL PACIFICO

Il corallo si difende dal caldo

NEWCASTLE – La barriera corallina presente nell'Oceano Pacifico si starebbe "adattando" all'aumento delle temperature oceaniche, sviluppando una resistenza che ha sorpreso la comunità scientifica.

È noto il fenomeno dello sbiancamento dei coralli dovuto all'aumento delle temperature degli oceani e all'acidificazione delle acque.

Ora un nuovo studio condotto dall'Università di Newcastle nell'isola di Palau (Oceano Pacifico) ha dimostrato che questi esseri viventi così fragili si stanno adattando a tollerare meglio gli sbalzi termici delle acque oceaniche.

Un tale adattamento potrebbe ridurre nel futuro i fenomeni di sbiancamento e depauperamento dell'ecosistema delle barriere coralline – lasciando accesa la speranza per un ripristino di questo ecosistema nell'ipotesi (rosea) di un contenimento delle emissioni inquinanti nei prossimi anni.

L'indagine appena pubblicata è frutto di osservazioni che vanno avanti da decenni, grazie alle quali gli scienziati hanno potuto creare dei modelli matematici in grado di descrivere le possibili future traiettorie di sbiancamento dei coralli per le barriere coralline di Palau.

Ogni modello è stato creato immaginando un diverso tasso di aumento della tolleranza termica: se la tolleranza termica dei coralli che osserviamo oggi continuasse ad aumentare a questi ritmi per tutto il 21° secolo, ne conseguirebbero riduzioni significative degli impatti dello sbiancamento.

DECISO IL POSIZIONAMENTO DEL RIGASSIFICATORE OGGI A PIOMBINO

Golar Tundra al largo di Vado

VADO LIGURE – Non sarà il porto di Genova e nemmeno un altro scalo la destinazione del rigassificatore Golar Tundra attualmente in banchina a Piombino. SNAM ha illustrato i tre criteri principali su cui si è basato il processo di identificazione del sito della Golar Tundra, che entrerà in funzione al largo di Vado Ligure nel 2026. Al largo, appunto: come è il rigassificatore di Livorno, all'ancoraggio permanente lontano una quindicina di miglia dalla costa.

È stato identificato uno specchio acqueo adatto per l'ormeggio della FSRU a " breve distanza tra il posizionamento della nave e la rete nazionale di trasporto: circa una decina di miglia. SNAM ha quindi identificato in Vado Ligure il sito più adatto, in ragione delle sue dotazioni marittime e logistiche. È stata prevista la realizzazione di un micro-tunnel sotterraneo per nascondere la condotta anche sulla costa, fino alla stazione di collegamento alla rete nazionale.

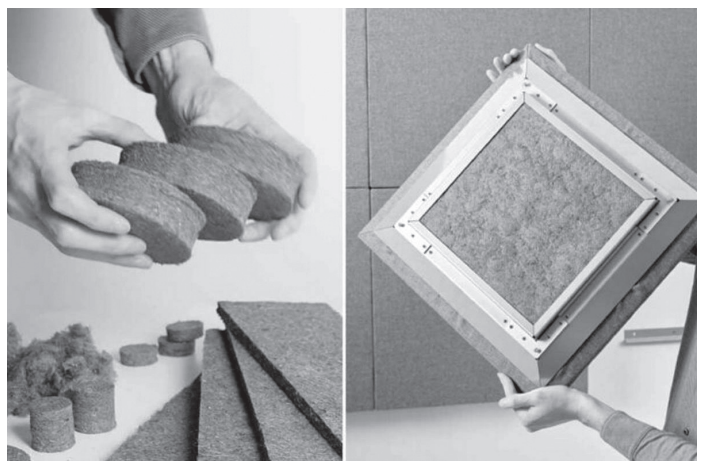
Ovviamente la Gola Tundra avrà un ancoraggio permanente in grado di resistere alle condizioni meteo estreme, come già è stato sperimentato per l'impianto davanti a Livorno.

Altri incontri con la Regione Liguria e le aree interessate sono previsti in questi stessi giorni.

BFWE
BOLOGNA FIERE WATER& ENERGY
BolognaFiere, 11-13 ottobre 2023
H2O 30 1993 2023 ACCADUEO
CH4
forumfuels MOBILITY
ConferenzaGNL®
Dronitaly
Hydrogen Energy Summit&Expo

UNA RICERCA BELGA STA APRENDO NUOVE STRADE PIÙ SOSTENIBILI

Pannelli ignifughi dalle cozze



MILANO – I gusci delle cozze portano attaccato il cosiddetto bisso, che il mollusco utilizza per ancorarsi al fondale marino, alle rocce o ad altri substrati solidi. Si tratta di quei filamenti che generalmente rimuoviamo nel momento in cui puliamo i mitili.

Invece di gettare questi rifiuti nella spazzatura, Sander Nevejans, designer belga e fondatore di Seastex, ha pensato bene di recuperarli e di produrre dei pannelli ignifughi. Sono gli "Acoustic Byssus Core" (ABC), perfetti per realizzare cappotti termici alle abitazioni ma anche all'interno delle navi e forse delle barche, vista la leggerezza del prodotto. Il bisso infatti ha proprietà eccezionali, tra cui la capacità di assorbire il rumore e proprio l'elevata resistenza al fuoco.

Nelle cozze, il bisso, noto anche come "barba", è la parte della cozza non commestibile che viene generalmente rimossa prima della cottura o del confezionamento.

"Le fibre di bisso - sostiene la ditta belga - possiedono un grande potenziale come materiali di alto valore e di lunga durata nel mercato internazionale delle costruzioni. Non solo offrono proprietà acustiche uniche per la produzione di nuovi prodotti fonoassorbenti, ma contribuiscono anche al raggiungimento di molteplici obiettivi di sviluppo sostenibile. Sfruttando le proprietà uniche delle fibre di bisso, il settore dell'edilizia può contribuire allo sviluppo di città sostenibili utilizzando materiali ecocompatibili."

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 Caterattе, 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

UNO STUDIO DI VEEAM SUGLI ATTACCHI RANSOMWARE

Come proteggersi da pirati informatici

MILANO – Secondo il Veeam Data Protection Trends Report 2023, lo scorso anno l'85% delle organizzazioni e aziende è stato colpito da almeno un attacco ransomware. Il problema non è solo diffuso, ma quasi inevitabile al giorno d'oggi. Ci sono tuttavia - secondo Veeam - soluzioni che si possono utilizzare per convivere e difendersi dal ransomware.

*

È chiaro che gli attacchi ransomware sono una minaccia molto reale e presente. Lo scorso anno, il Veeam Data Protection Trends Report ha mostrato che poco meno della metà delle aziende (48%) ha subito due o tre attacchi. Esiste l'assicurazione informatica, che può pagare i danni causati da un attacco ransomware, ma non può mai prevenire o annullare questi danni o l'effetto a catena che crea, come la perdita di clienti e di fiducia.

Con l'aumento delle minacce di ransomware, sono aumentate anche le clausole dei fornitori di assicurazioni informatiche. Il recente Veeam Ransomware Trends Report ha inoltre rilevato che oltre il 20% delle aziende ha dichiarato che gli attacchi ransomware non sono coperti dal proprio fornitore di assicurazione informatica. Le conversazioni sul ransomware raramente riconoscono che un attacco ransomware è il culmine di una serie di eventi orchestrati da malintenzionati. Il ransomware non compare all'improvviso, ma segue giorni, settimane, mesi o addirittura anni di preparazione.

Gli hacker iniziano con una fase di osservazione. Durante questa fase, si limitano a osservare l'obiettivo per raccogliere informazioni su persone, processi e tecnologie per identificare le opportunità. Dopodiché, per i criminali informatici, si parte con un link di phishing o simili, per consentire l'ingresso e la creazione di una base operativa all'interno dell'infrastruttura dell'obiettivo. A questo punto, rimangono nascosti, ma questo consente loro di arrecare danni significativi. In questa fase gli aggressori esfiltravano i dati e potevano anche distruggere i backup in modo del tutto inosservato, fino a quando non rendevano nota la loro presenza al momento di lanciare la fase finale, l'attacco e la richiesta di ransomware.

*

Sebbene gli attacchi ransomware siano inevitabili - sostengono gli esperti - la perdita di dati non deve essere necessariamente tale. Infatti, se si prendono le giuste precauzioni, è possibile ottenere una resilienza del 100%. In primo luogo, i team di sicurezza devono assicurarsi di avere una copia immutabile dei propri dati, in modo che gli hacker non possano alterarli o criptarli in alcun modo. Poi, devono criptare i dati in modo che, in caso di furto o violazione, gli hacker non possano accedervi o utilizzarli.

La fase più importante per sigillare la fortezza è quella che chiamiamo la regola del backup 3-2-1-1-0. Ciò significa mantenere un minimo di 3 copie dei dati, in modo che anche se due dispositivi sono compromessi o si guastano in qualche modo, si ha comunque una copia aggiuntiva, ed è molto più improbabile che tre dispositivi si guastino. Le organizzazioni dovrebbero inoltre archiviare questi backup su due tipi diversi di supporti, ad esempio una copia su un disco rigido interno e un'altra nel cloud. Una di queste copie dovrebbe essere sempre conservata in un luogo sicuro fuori sede e una dovrebbe essere tenuta offline (air-gapped) senza alcun collegamento con l'infrastruttura IT principale. La fase 0 è forse la più importante di tutte: i backup non devono presentare errori. Questo può essere garantito da test regolari e da un costante monitoraggio e ripristino.

*

Le organizzazioni prima o poi dovranno affrontare un attacco ransomware: questa è la realtà del mondo in cui viviamo oggi, ma con la crescente consapevolezza aumenta anche la preparazione.

TDT
GIP GROUP
Sede legale: Via Mogadiscio 23
DARSENA TOSCANA SPONDA OVEST - 57123 Livorno
Tel. +39 0586 258111 - Fax +39 0586 258240
segreteria@tdt.it – www.tdt.it

IN FLOTTA JOLLY ARGENTO DA 4600 TEU; A SETTEMBRE LA GEMELLA JOLLY ORO

Prime full container per Ignazio Messina & C.

GENOVA – È iniziata la rotta del gruppo genovese Ignazio Messina & C. nel mercato delle navi full container. La compagnia ha infatti preso nei giorni scorsi in consegna nel porto coreano di Busan la "Northern Promotion", ribattezzata "Jolly Argento", che avvia concretamente la parziale sostituzione della flotta di portacontenitori ro-ro con unità full container. La nave, con una capacità di trasporto di 4600 TEU, è lunga 264.32 metri per una larghezza di 32,20 metri ed è stata costruita dal cantiere coreano Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, lo stesso cantiere che aveva costruito negli anni fra il 2011 e il 2013 le portacontenitori ro-ro che hanno caratterizzato nell'ultimo decennio la flotta del gruppo genovese.

Dopo la consegna, la "Jolly Argento" farà rotta sul porto cinese di Guangzhou (Nansha Terminal Phase IV) per caricare 1.350x40' HC + 1.000x20' box, contenitori nuovi (appena costruiti su commessa della Compagnia); quindi, dovrebbe salpare per Jeddah dove scaricherà gran parte di questi contenitori; quindi farà rotta su Genova per essere inserita sulla linea dell'East-South Africa ai primi di ottobre.

L'equipaggio è composto da 23 persone, 17 delle quali italiane, al comando del comandante Caselli di Genova.

Già a settembre è prevista la presa in consegna da parte della Ignazio Messina & C. della gemella "Northern Priority" che sarà ribattezzata "Jolly Oro" e che avrà le stesse caratteristiche della gemella "Jolly Argento".

Le prime due full container che entrano in servizio sono parte integrante di una precisa strategia di rinnovamento della compagnia, che, da un lato, sta approfittando delle quotazioni molto remunerative delle navi portacontainer ro-ro, dall'altro dei mutamenti in atto nei mercati e nei porti in cui opera, dove le full container garantiscono oneri di investimento e costi di gestione ottimizzati.

E in questa strategia rientra anche la scelta dei nuovi containers: fra gli altri, la Ignazio Messina & C. ha ordinato anche mille nuovi flat rack da 40' e 100 flat rack da 20', entrambi con sponde alte come gli high cube, per rinforzare il parco dello special equipment della Messina e poter imbarcare, anche sulle navi full container rotabili, merce varia e pezzi eccezionali che sono storicamente parte significativa nell'offerta di trasporto garantita dalla compagnia genovese.

COMPAGNIA PORTUALI DI LIVORNO IN LUTTO

Il ricordo di Gabriele Nassi

LIVORNO – Una scomparsa che ha colpito la Compagnia portuale labronica proprio nei giorni delle festività di Ferragosto: scomparsa tragica, per un incidente stradale che non gli ha lasciato scampo a 75 anni.

"Siamo rimasti profondamente colpiti e addolorati - ha scritto Enzo Raugei a nome di tutta la compagnia - dalla scomparsa del caro Gabriele Nassi, nostro fidato e competente collaboratore per più decenni. Gabriele è stato direttore della CILP dalla sua fondazione fino al giugno del 2011. Prima al fianco di Italo e poi insieme a me ha partecipato assiduamente alla gestione dell'impresa e con lui abbiamo condiviso e portato avanti progetti della portata del Faldo, di cui ancora oggi era procuratore, ed altri relativi al consolidamento dell'impresa in porto: dalla realizzazione dei magazzini in Alto Fondale e in zona M-K, con l'eco-magazzino da 11.000 mq per i prodotti forestali, all'acquisizione della prima grande gru all'Alto Fondale."

Gabriele Nassi

"Con lui abbiamo affrontato battaglie per la difesa e il consolidamento del gruppo - ha scritto ancora Raugei - con particolare riferimento alla CILP. Insieme al consiglio di Amministrazione è stato uno dei più convinti a resistere anche nei momenti più difficili, respingendo i tentativi di sgretolamento della CILP. Oggi CILP grazie anche alla sua opera e alle scelte fatte è una solida impresa terminalista del nostro porto, seconda in ordine a fatturato e personale. Con Gabriele era piacevole anche trascorrere il tempo extra lavoro, a Gabriele vanno i ringraziamenti di tutti i lavoratori CILP e CPL, attuali e passati, uniti a quelli del consiglio di amministrazione per la dedizione dimostrata. Alla famiglia le condoglianze da parte di tutta la nostra comunità. Abbiamo perso un pezzo della nostra storia, sarà ricordato da tutti noi per la sua capacità e senso pratico e pragmatico di approccio ai problemi e per la forza delle sue convinzioni. Addio Gabriele ovunque tu sia, ti abbracciamo."

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
CAMERE DI COMMERCIO D'ITALIA
IMPRESA STORICA D'ITALIA
AEO

GRIMALDI LINES

La PRIMA COMPAGNIA
Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO
130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi
INFO & PRENOTAZIONI:
+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | http://cargo.grimaldi-lines.com

pagina nautica

CON UN PICCOLO CABINATO A VELA E MOTORE ELETTRICO

Lo straordinario Giro d'Italia di due atleti in sedia a rotelle

Nella foto: La "Tornavento" all'Assonautica con autorità e militari.

Nella foto: La pilotina giunta in approdo.

Nelle foto: Il sindaco Salvetti e l'ammiraglio Bettini a bordo con i due avventurosi.

LIVORNO – Sono partiti il 24 maggio scorso dall'arsenale di Venezia. Hanno percorso oltre 1400 miglia sul loro cabinato a vela di 9 metri, "Tornavento", per portare lungo tutte le coste italiane un messaggio di incoraggiamento per i portatori di handicap - entrambi sono in sedia a rotelle - e insieme di impegno per l'ambiente.

I due sono Marco Rossato e Igor Macera: il primo è presidente dell'associazione "Timonieri sbandati" di Viareggio, nome ironico per riaffermare la volontà di farcela nelle grandi e piccole sfide; il secondo è un allievo della scuola di vela dei disabili dell'Assonautica di Livorno, da anni anch'egli impegnato per ridare speranza di una vita normale ai portatori d'handicap motorio. Arriveranno a Genova tra il 21 e il 24, al salone nautico. Nei giorni scorsi hanno fatto sosta, dopo aver toccato oltre trenta porti e porticcioli, sia alla base dell'Assonautica di Livorno, sia in darsena a Viareggio, dove sono stati tributati loro simpatici festeggiamenti.

All'Assonautica, che è stato sponsor dell'avventura insieme alla Guardia Costiera, a Marinai d'Italia, a Marevivo , al comune di Viareggio ed alla regione Toscana, li hanno salutati il sindaco di Livorno Luca Salvetti, l'ammiraglio di squadra (a)Cristiano Bettini, il consigliere regionale Francesco Gazzetti, il delegato di Marevivo Valentino Chiesa e lo staff dell'associazione con l'istruttore e già campione velico Beppe Fissore,oltre a numerosi soci e d esponenti delle associazioni dei portatori d'handicap che anche quest'estate sono stati portati in barca dai volontari labronici.

*

"È stata un'esperienza incredibile - ha raccontato a Livorno al sindaco Salvetti un motivatissino (e abbronzatissimo) Igor - ho visto posti da favola, siamo sempre stati accolti e sostenuti nella nostra missione di difesa dei valori del mare e della solidarietà".

La barca è nata a Sabaudia, dove portava in giro i ragazzi in carrozzina per avvicinarli alla vela. Lasciata a Marco Rossato, in quattro anni di sacrifici è stata ristrutturata, dotata di motore elettrico e pannelli solari, insieme a un piccolo saliscendi per collegare il pozzetto con la minuscola cabina, anch'esso elettrico. A bordo non c'è niente che non sia manuale o elettrico. Un impegno per due disabili, ma quando c'è la motivazione giusta…

*

Sia il sindaco di Livorno Salvetti, sia l'ammiraglio Bettini - grande velista anche lui, titolare di traversate atlantiche e di regate mondiali - sia infine il consigliere regionale Gazzetti - in rappresentanza del presidente Giani - hanno avuto parole di apprezzamento e di sostegno dell'iniziativa. Che torna ad onore anche della base dell'Assonautica di Livorno dove da oltre trent'anni funziona una apprezzata scuola di vela per portatori di handicap, oltre a un gruppo di volontari che accompagnano e curano i disabili più giovani per gite in gommone lungocosta e alle secche della Meloria. La base è attualmente in ristrutturazione, con non pochi problemi dovuti alla programmazione del territorio che fa capo sia al Comune che all'Autorità Portuale. Ma si sera che possa continuare la propria missione con l'appoggio di tutti.

CAROLI
Hotels

TRE GIORNI DI RASSEGNA E SFIDE SUL LAGO MAGGIORE

Vele d'Epoca nella Verbano Classic

Nella foto: La partenza della Verbano Classic Regatta (Foto P. Maccione).

LAVENO – Tre giorni di incontri, regate, cultura navale e momenti conviviali per gli equipaggi e il pubblico di appassionati. Da domani 1 al 3 settembre si svolgerà sul Lago Maggiore, in località Cerro di Laveno Mombello, l'undicesima edizione della Verbano Classic Regatta, la più importante manifestazione italiana di questo genere in acque interne, organizzata dall'Associazione Vele d'Epoca Verbano in collaborazione con il Circolo Velico Medio Verbano, la Canottieri Cerro Sportiva e il sostegno di Regione Lombardia. Attese 40 imbarcazioni storiche che si sfideranno in occasione di due regate. Da quest'anno esordisce il concorso per il premio al miglior restauro della deriva d'epoca e il Registro Universale Inglesine, le caratteristiche lance a remi in legno dei laghi lombardi che daranno vita al primo raduno nazionale.

APPENA ARRIVATO SUL MERCATO EUROPEO

Il primo Mercury elettrico

La motorizzazione elettrica continua a farsi strada anche in campo nautico, estendendo le proposte alle piccole imbarcazioni. Il colosso Usa che produce i famosi Mercury - arrivati nel frattempo con potenze intorno ai 400 cv nel settore termico - ha lanciato di recente un 7,5 totalmente elettrico che in base alla scelta dell'elica può far planare uno scafo leggero - meglio se una barchetta d'alluminio - oppure spingere in dislocamento barche più pesanti. Il Mercury "Avator" - questo il suo nome - si distingue subito per le forme ultramoderne sia della calabra che del gambale. Ha una batteria a ioni di litio che gli fornisce un'autonomia media di circa un'ora, controllabile da un semplice ma chiarissimo display situato sopra la barra di guida. La sua potenza effettiva sfiora i 4 CV, costa intorno ai 3500 euro con la batteria - che si inserisce dall'apposito portello sul suo tetto - e portandosi dietro anche una batteria di ricambio carica si può tranquillamente stare in mare per mezza giornata.

ASSORMEGGI ITALIA
Associazione Imprese per la Nautica da Diporto

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Economia blu verso Africa

Blu; analisi che potrebbe anche trasformarsi in una piattaforma di collaborazione dell'Italia (antesignana in settori come la desalinizzazione, i traffici su navi ferries, il risanamento ambientale delle coste con i principali paesi del continente africano. Blu Economy significa trasporti via mare, logistica, ma anche sfruttamento di risorse energetiche, turismo, pesca, risanamento ambientale.

E al contrario di quanto accaduto nelle attività terrestri di un numero crescente di paesi africani - continua la nota del centro studi - il mare le sue attività non sono ancora stati oggetto di quella che ormai viene considerata una "occupazione" globale da parte della Cina.

Secondo un recente rapporto dell'Onu i dati significativi dell'economia blu in Africa e della sua crescita al netto di interventi straordinari, sono di per sé impressionanti; Africa significa: 38 - numero di Stati costieri; 90% - volume di importazioni ed esportazioni effettuate via mare; 100 miliardi di dollari - valore aggiunto stimato generato dal turismo costiero entro il 2030; 49 milioni - numero di posti di lavoro attualmente generati nei settori dell'economia blu; 405 miliardi di dollari - valore previsto dell'economia blu africana entro il 2030.

A MSC la "Vivienne"

convenzionale.

La nave è dotata di un sistema di pulizia dei gas di scarico ibrido (scrubber), presenta due isole a prua e a poppa adatte alla navigazione anche con mari molto mossi ed ha tra le caratteristiche estreme un sistema di pilotaggio per un solo membro d'equipaggio.

La nave portacontainer pronta per l'LNG è dotata di un sistema di lubrificazione ad aria e di un'alimentazione elettrica alternativa che consente di collegarsi alla rete elettrica di terra. La MSC Vivienne, con bandiera liberiana, ha una lunghezza totale di circa 366 metri, una larghezza 51 metri, un pescaggio di progetto di 14,5 metri e un pescaggio strutturale di 17 metri.

Il suo motore principale è il Wärtsilä X92, un motore diesel a due tempi elettronicamente controllato a bassa velocità. Il motore principale della nave è dotato di un sistema di riduzione catalitica selettiva ad alta pressione (SCR) che riduce le emissioni di NOx dei gas di scarico, rendendo la nave conforme alle emissioni IMO Tier III e all'indice di progettazione di efficienza energetica (EEDI).

La MSC Vivienne è la seconda nave della serie consegnata quest'anno da Dalian a MSC. La prima nave, MSC Chiyo, è stata battezzata e consegnata a giugno.

"O l'UE o ci muoviamo

ripristini quello che è un diritto, o preveda ristorni economici proporzionati - prosegue Uggè - Intanto si istituiscano da subito controlli adeguati sui mezzi che entrano nel territorio nazionale. L'ambiente è un tema al quale anche l'Italia tiene. Tuttavia, tra le limitazioni austriache, quelle al traforo del Bianco e della Svizzera, l'economia nazionale rischia il tracollo".

"È forse questo che si vuole? Senza far nulla rapidamente questo sarà il risultato. Il nostro Governo non può accettarlo", conclude il presidente Fai-Conftrasporto.

Crotone punta a navi big

dell'Arpacal a Catanzaro Lido.

In un'atmosfera di grande sinergia e collaborazione - scrive l'AdSP - sono stati trattati i temi relativi alla portualità regionale intesa in una logica di sviluppo sostenibile e necessaria riqualificazione ambientale.

In particolare, il presidente Agostinelli e il commissario Errigo hanno confermato la fattiva convergenza su alcune tematiche determinanti per il futuro sviluppo che interesserà, soprattutto, il porto di Crotone e l'area Sensi in vista di un loro rilancio commerciale.

Nello specifico, Agostinelli ed Errigo hanno affrontato il tema relativo al disinquinamento del sedime portuale, con relativa caratterizzazione delle sabbie, finalizzato ad un eventuale dragaggio delle sostanze inquinanti.

Inserito in una strutturata programmazione di riqualificazione dell'infrastruttura crotonese, l'obiettivo è quello di consentire l'utilizzo delle sue banchine da destinare a traffici commerciali più intensi con navi di tonnellaggio maggiore.

Nostalgie Italiane

difficile realizzazione dei propri sogni, altri diventati importanti, gente ricca e rispettata. Ma tutti, tenacemente ancorati al ricordo di questa Italia: che magari con la chitarra in mano e una canzone piano piano, nessuno di loro è stato capace di dimenticare.
Buongiorno Italia, gli spaghetti al dente
E un partigiano come presidente
Con l'autoradio sempre nella destra
Un canarino sopra la finestra
Buongiorno Italia con i tuoi artisti
Con troppa America sui manifesti
Con le canzoni, con amore
Con il cuore
Con più donne e sempre meno suore
Buongiorno Italia, buongiorno Maria
Con gli occhi pieni di malinconia
Buongiorno Dio
Lo sai davvero che ci sono anch'io…

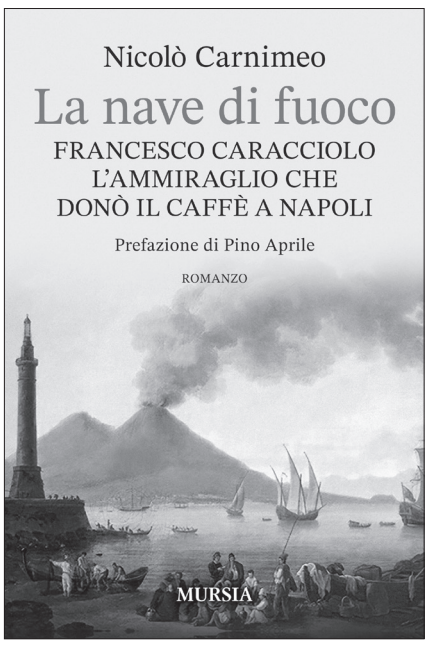
Subire oppure reagire?

solo) adotti politiche protezioniste in nome dell'ambiente è una vera e propria prepotenza: dove spesso l'ambientalismo è una scusa per altri interessi. Ci aspettiamo fermezza, in nome di tante piccole e grandi aziende di trasporto che fanno sforzi enormi per mantenere vivo l'interscambio merci con il resto del continente.

LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

"La nave di fuoco"
Di Nicolò Carnimeo
Mursia edizioni



Presentato nei giorni scorsi in anteprima a Polignano a mare e a Bisceglie, in due interessanti festival dell'editoria, questo bel libro del professor Carnimeo, docente di diritto della navigazione all'Università di Bari, affronta - con una robusta dose di verità storica e qualche libertà poetica, la storia dell'ammiraglio Francesco Caracciolo, napoletano verace, avversario duro e disperato anche del famoso Nelson nelle giornate della rivolta della città - e Nelson non si vergognò, dopo la sudata vittoria sulla sua nave, di farlo impiccare come un malfattore - ma ricordato in tutto il mondo per la vita avventurosa, i nobili sentimenti, le capacità in campo navale e - non ultimo - per aver portato a Napoli il primo caffè della sua storia. Quel caffè che sarebbe poi diventato il vero simbolo di Napoli.

Il libro è tutto un intreccio di avventure, tra il vero e il verosimile, come del resto fu la vita del grande ammiraglio partenopeo. Piacevolissimo da leggersi, apre un importante spiraglio sulla navigazione dei suoi tempi, con le veleggiate tra Napoli e Algeri, la differenza tra due mondi allora agli antipodi ma mossi dalle identiche pulsioni: il bello e il buono.

PER IL SUPER-AFFOLLAMENTO DOVUTO AI TRAGHETTI E ALLE CROCIERE

Aspettando un posto in banchina

Nella foto: Navi in rada nei giorni scorsi.

LIVORNO – È uno spettacolo che ha preoccupato molti operatori e non solo: quello della distesa di navi all'ancora in rada, in attesa di poter avere un posto in banchina. Ad attendere c'erano (e in parte ci sono ancora) le grandi navi porta-auto della Grimaldi, sacrificate per l'incremento dei traffici dei traghetti con Corsica e Sardegna ma anche delle unità da crociera.

Il tema è il solito: la coperta è corta e i traffici di linea vanno privilegiati. Malgrado ciò, ci dicono che per il rientro dalla Sardegna di fine agosto c'è chi ha dovuto mettersi in coda a Olbia, accontentandosi poi di un posto su Piombino: segno del boom sui traghetti, dove peraltro l'ultimo mega-Moby ha aumentato di molto la capacità.

MOVIMENTATI 17 MILA CONTENITORI NEL PRIMO SCALO DELLA "MASTRO"

Record di TEU con MSC

GIOIA TAURO – Nuovo record per il porto di Gioia Tauro. La MSC Nicola Mastro, di recente costruzione, ha fatto ingresso sabato scorso nel mercato nazionale con lo scalo portuale calabrese, primo porto di transhipment d'Italia e tra i più grandi nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Attraccata alle sue banchine, in tempi record, ha visto imbarcare 9500 containers per una complessiva movimentazione di 17.008 TEUs. Si tratta di una lavorazione per singola nave che supera tutti i record finora segnati sia a Gioia Tauro che, di riflesso, nel mercato italiano.

Con una lunghezza di 400 metri e una larghezza di oltre 61metri, la Msc Nicola Mastro, intitolata ad uno storico manager della Mediterranean Shipping Company, rientra negli standard delle ultra-large portacontainer che quotidianamente solcano le acque portuali calabresi ma che, in questa occasione, vede segnare il record nella singola movimentazione navale.

In crescita costante da anni, il terminalista MedCenter Terminal Container, nei primi sette mesi dell'anno, ha registrato un ulteriore incremento del 2,5 percento rispetto allo stesso periodo del 2022, riconfermando così il primato nazionale del porto di Gioia Tauro nel settore del transhipment.

PER UN'ANTICIPAZIONE DI GARA NEL PORTO DI LIVORNO

A chi Darsena Calafati & C?

LIVORNO – L'allarme, in pieno periodo di ferie ferragostiane, è partito dal consiglio comunale: occhio perché l'AdSP sta per mettere a rischio quattro aziende di riparazione nell'interno del porto labronica, in quanto vuol mettere a gara la gestione delle darsenette Calafati e Pisa: dove operano da sempre le imprese Neri, Montano, Romoli e la Gestione Bacini con l'impianto galleggiante e che impiegano complessivamente oltre un centinaio di addetti.

Pronta la risposta del presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri. La riportiamo per esteso.

"Nessuno intende mettere a rischio il futuro delle aziende storiche che operano nelle aree comprese tra Darsena Calafati e Darsena Pisa. Il nostro obiettivo è solo quello di utilizzare al meglio aree oggi non pienamente valorizzate rispetto al loro possibile potenziale".

Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, rassicura quanti nei giorni scorsi hanno manifestato preoccupazioni circa il destino degli 82 dipendenti impiegati dalle imprese che attualmente operano nella macro area.

"Alla loro scadenza era ormai fisiologico - ha scritto ancora Guerrieri - in base alla normativa vigente, sottoporre l'utilizzo di quelle aree portuali a procedure di evidenza pubblica, alla quale anche le imprese del territorio potranno partecipare liberamente, presentando un proprio progetto di sviluppo sia per la le riparazioni mercantili che per la realizzazione di imbarcazioni ad uso turistico ricreativo, eventualmente sviluppando anche reciproche sinergie".

"Sull'area abbiamo ipotizzato un disegno complesso e articolato - continua il presidente dell'AdSP - messo a punto nei mesi scorsi con il supporto del Rina, che ci ha aiutato ad individuare un potenziale mercato di riferimento e un relativo piano industriale previsionale da applicarsi alle aree in questione" aggiunge.

"L'AdSP non è vincolata ad un assoluto allineamento a quel progetto industriale" conclude Guerrieri "ma ci aspettiamo che lo stesso venga considerato uno stimolo concreto per tutti gli imprenditori interessati quanto noi a massimizzare la redditività di quel sedime e, di conseguenza, i livelli occupazionali del comparto". "Gli aspiranti concessionari potranno presentare le proprie proposte. Noi le valuteremo, valorizzando quelle che meglio si presteranno a rispondere alle esigenze di un uso proficuo del bene demaniale".

*

Val forse la pena di aggiungere che le due darsene interessate hanno già avuto nel passato interventi di manutenzione. Ma in particolare la darsena Pisa, che è di fronte all'ingresso del canale industriale, è attualmente dedicata ai rimorchiatori portuali, on tanto di servizi di riparazione, magazzini e banchina. Se è vero che le gare sul demanio fanno parte degli attuali orientamenti legislativi europei, è anche vero che i tempi sono estremamente vaghi. Le aziende insediate in loco sono state a suo tempo contattate, ma siamo ancora sul vago. Non tanto per le gare in se quanto per l'attuazione concreta: si vedano le neverndng storie dei bacini di carenaggio, del "marina" del mediceo ed altre gare ultradecennali, al momento ancora in attesa di interventi concreti. **(A.F.)**

-- ALL'INTERNO --

Logistica FERCAM entra in Dachser.	a pag. 3
Costa Crociere sostiene "Addiopizzo".	a pag. 3
Rilasciata la piccola Caretta "blu".	a pag. 5
Golar Tundra al largo di Vado.	a pag. 5
Il corallo si difende dal caldo.	a pag. 5
Pannelli ignifughi dalle cozze.	a pag. 5
Come proteggersi da pirati informatici.	a pag. 6
Il ricordo di Gabriele Nassi.	a pag. 6
Prime full container per Ignazio Messina & C.	a pag. 6
Lo straordinario Giro d'Italia di due atleti in sedia a rotelle.	a pag. 7
Vele d'Epoca nella Verbano Classic.	a pag. 7
Il primo Mercury elettrico.	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI – "La nave di fuoco" di Nicolò Carnimeo.	a pag. 8
Aspettando un posto in banchina.	a pag. 8
Record di TEU con MSC.	a pag. 8
A chi Darsena Calafati & C?	a pag. 8
Benzina alle barche, una rapina?	a pag. 9

la pagina dei lettori

Benzina alle barche, una rapina?

Questo problema l'abbiamo sperimentato anche noi, in diretta. Quindi la protesta dell'amico lettore di Genova, Alfio Guardia, è più che comprensibile.

Ho letto tanto sui giornali del prezzo gonfiato della benzina sulle autostrade: ma nessuno ha scritto di quello "imposto" alle (poche) pompe che operano nelle banchine dei porti e porticcioli nautici lungo la costa del Tirreno. In un'isola, che non cito per scrupolo di coscienza e non creare recriminazioni giustificative, ho pagato (e ho la ricevuta) 3 euro a litro. Forse si pensa che la nautica, che quella con modesti motori fuoribordo e natanti, sia roba da ricchi?

*

Caro Alfio, cosa possiamo dire? All'isola di Capraia, tra la costa italiana e la Corsica, ad agosto abbiamo pagato anche noi cifre di poco inferiore. Ci hanno più volte spiegato che la benzina va portata con una nave traghetto, viaggio riservato alla sola benzina senza auto né passeggeri, per cui il ricarico sul gestore, che è un privato, porta il costo alle stelle, tanto che lo stesso gestore prova da tempo a vendere l'impianto, ad oggi senza risultati. Il Comune se n'è occupato provando a far intervenire la Regione Toscana, sulla base del principio della territorietà, per assumersi il costo del trasporto sul traghetto. Ma per ora i risultati non si sono visti. In alcuni "marina" costieri le cose sono andate un po' meglio, ma comunque abbiamo avuto un agosto, come dice la vignetta ripresa dai quotidiani del gruppo QN, da…rapina. Non certo un modo di attrarre il turismo nautico, visto che in Croazia e nella stessa Corsica il carburante costava di meno.

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

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

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
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
www.lagazzettamarittima.it

Editore
Società Editoriale Marittima a r.l. - 57123 LIVORNO
Via Fiume, 23

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

Stampa
Centro Tipografico Livornese s.n.c.
Tel. 0586 / 80 63 76

Autorizzazione del Tribunale di Livorno n. 217 del 10 giugno 1968

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

È vietata la riproduzione anche parziale di articoli, grafici e fotografie senza citarne la fonte.

"I dati forniti dai sottoscrittori degli abbonamenti vengono utilizzati esclusivamente per l'invio della pubblicazione e non vengono ceduti a terzi per alcun motivo".

Stampato su carta ecologica

SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Continua l'altalena

*

I caricatori commerciali, spedizionieri in primo piano, stanno sfruttando appieno questa nuova realtà, riprendendo il sopravvento dopo che il periodo di pandemia 2021-2022 ha offerto tariffe di trasporto incredibilmente elevate. I dati in tempo reale di Xeneta, ricavati dal crowdsourcing dai principali caricatori globali, mostrano che i più forti ora pagano meno di 475 USD per FEU per affari spot, che Sands sottolinea è il minimo storico.

Sands mette in guardia e consiglia con decisione i caricatori: "Non aspettate, saltate su quegli affari finché potete. Proprio come abbiamo visto con i fronthaul dall'Asia agli Stati Uniti e all'UE, i vettori saranno decisi a potenziare il mercato spot transatlantico una volta di nuovo. Non sono entusiasti di perdere denaro in un altro scambio.

I volumi di trasporto commerciale sono diminuiti del 13,6% nel primo semestre rispetto allo scorso anno (fonte: CTS), con il solo mese di aprile che ha segnato un calo del 23% su base annua. Ciò è chiaramente visibile dai dati di Xeneta che mostrano un calo del mercato spot da 3.875 USD per FEU alla fine di marzo a 2.450 USD per FEU entro il 1° maggio.

"Il secondo trimestre è stato peggiore del primo e, guardando al futuro, Xeneta prevede che la domanda scenderà al di sotto del 2022 anche durante ogni mese fine alla conclusione dell'anno, afferma Sands.

Tuttavia, a 2.000 USD per FEU (THC escluso), i tassi a lungo termine dal Nord Europa all'USEC sono ancora 2,5 volte superiori ai livelli spot, il che significa che questo è l'unico commercio di fronthaul in cui le attività a lungo termine rimangono al di sopra dei tassi a breve termine; tutte le altre operazioni chiave si sono normalizzate a questo riguardo. Ma anche questo può cambiare piuttosto rapidamente.

Quindi, cosa c'è dietro il crollo del tasso spot?

"I vettori, da parte loro, possono vedere più chiaramente che mai l'impatto di un commercio fondamentalmente debole che si traduce in una guerra sui tassi spot. Coloro che vendono spazio al livello attuale perdono denaro per ogni Teu che portano a bordo. Quindi stare a proprio agio con i principali caricatori è essenziale, ma tutto ha il suo prezzo.

Rieccoci..!

della privatizzazione o meno delle AdSP, proposta da un intervento non proprio estemporaneo di un componente della maggioranza di governo. Non estemporaneo perché con frequenza carsica se n'è parlato in più sedi: cioè, mantenere il controllo pubblico delle Authority portuali con una quota importante, ma aprire ai privati secondo il modello spagnolo. Le reazioni sono state ad oggi solo da parte di chi è contro, compresa una parte della maggioranza. Ma il tema non sembra chiuso.

Nell'ambito delle AdSP è poi scoppiato il caso di quella di Genova, dove il presidente è stato messo sotto accusa dal Comitato di Gestione per "aver deluso" le aspettative su molti problemi. Tanto che un importante imprenditore del terminalismo ci ha aggiunto un carico da 90 chiedendo di sostituirlo seduta stante.

Come si vede, gli argomenti per la ripresa non mancano, a prescindere dal tema dei temi, la finanziaria, i diktat della UE e la ricerca di fondi per mantenere le promesse elettorali del governo. Tempi duri: anzi, durissimi.

Aponte e le tante speranze

dal quotidiano economico "Italia oggi" ha il sapore più d'una speranza che di una vera informazione: ovvero il governo sta tentando di riagganciare la MSC di Aponte per la sofferta operazione di rilancio di ITA Airways.

Secondo la ricostruzione del giornale milanese, Aponte (che lo scorso anno era pronto a sborsare più di 560 milioni per il controllo della compagnia in partnership con Lufthansa) sarebbe stato incoraggiato dalla presidente del Consiglio. "La mossa di Meloni sarebbe scaturita dalla presa d'atto dell'errore di affidarsi totalmente a Lufthansa, che ha sì la maggioranza di alcune compagnie non tedesche (Austrian, Brussels Airlines, Swiss, ndr), ma in nessun Paese rilevante controlla la compagnia di bandiera e dalla preoccupazione per il ruolo marginale che il piano tedesco riserva a Ita. Nel disegno di Spohr, infatti, è noto il declassamento di Malpensa, mentre si punta a rafforzare Linate per voli nazionali, europei e diretti agli hub tedeschi per volare nel mondo".

Aponte tornerebbe dunque in pista, sempre al fianco di Lufthansa, a garanzia dell'italianità dell'operazione. Curiosamente, la discesa in campo di Aponte era stata contrastata a causa della sede svizzera del colosso dello shipping.

Vera o meno, la notizia torna comunque plausibile perché ITA continua ad essere a metà del guado, perde soldi (a spese nostre) e a Roma non gradiscono che diventi vassalla di Lufthansa, con tutte le negative conseguenze sia per il mercato che per l'occupazione e non per ultimo il prestigio nazionale. Bisognerà capire se nella tempesta della ripresa della politica, con le troppe scelte economiche imposte al governo, ci sarà tempo e voglia di occuparsi anche di ITA Airways. Però Aponte è sveglio e sempre pronto a saltare sulle buone occasioni. ITA potrebbe diventarlo?

*

Tra le tante speranze al momento in stand-by c'è anche quella del porto livornese per l'ormai fantomatica e imprevedibile neverending story della Darsena Europa. In attesa della seconda (e si spera favorevole) definitiva sentenza del Ministero alla VIA, c'è chi non rinuncia a sperare in un colpo di coda di MSC sul mancato ingresso in forze nel TDT: ingresso tutti giudicato propedeutico alla Darsena Europa. Il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha detto più volte di sperarci. E sperare non costa niente.