

APPROVATO IL FINANZIAMENTO DEL PROGETTO ESECUTIVO

Pontremolese, finalmente!

Alessandro Laghezza plaude alla scelta del Governo e ringrazia Bellanova e Paita per i determinanti interventi



Alessandro Laghezza

LA SPEZIA – Ogni tanto arriva anche la buona notizia. “L’approvazione del finanziamento del progetto della Ferrovia Pontremolese da parte del CIPESS, avvenuto oggi, è una vera sorpresa: schiude infatti prospettive insperate per il nostro territorio e materializza sogni e aspettative che sembravano ormai trasformate in utopia”. Così il presidente del Gruppo Laghezza Alessandro Laghezza ha commentato quella che si configura come una svolta epocale: “Dopo anni (segue a pagina 8)”

Marina ed F-35B: le amarezze di Trenta e Treu

LIVORNO – Elisabetta Trenta, docente alla Link Campus University, già ministro della Difesa, ha fatto di recente un urticante esame dello stato della nostra Marina Militare in un panorama mediterraneo e mondiale di crescenti tensioni. Una forte Marina Militare è la migliore garanzia per il ruolo del Paese sul mare. Ma a quanto pare, a Roma non tutti sono d'accordo.

*
L'analisi dell'ex ministro
Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)



Nella foto: Cippato al TCO.

LIVORNO – Il padre Dante si lamentava, come forse ricordate anche voi: “Ah, come sa di sale lo pane altrui!”. Chi invece del sale

A.F.
(segue in ultima pagina)

Paroli a Livorno e il TCO ora sa di sale

L'AGGIORNAMENTO DELLO “SMALL SCALE LNG WATCH” PER PRIMO SEMESTRE 2021

Senza soste la crescita del GNL

Sono diventati da 139 a 165 gli impianti a GNL - Oltre 5.000 i camion circolanti - Sviluppi, anche se timidi, in ambito marittimo



MILANO – Più che positivo, secondo la Società di consulenza REF-E, il primo semestre 2021 per la crescita della filiera industriale del GNL nei trasporti e altri usi diretti. Il periodo è stato ancora pesantemente condizionato dalla crisi pandemica, che ha rallentato, ad iniziare dallo scorso anno, le decisioni di investimento. Minore impatto sembra da attribuire all'andamento dei combustibili a livello mondiale. Sia in ambito terrestre che marittimo il GNL mantiene l'usuale competitività, anche se risente anch'esso della volatilità delle principali commodity.

Nonostante questo quadro denso d'incertezze lo scorso maggio è entrato in attività in Italia il primo deposito costiero del Mediterraneo (Higas a Santa Giusta Oristano, da 9.000 mc di GNL) ed è stata confermata l'apertura del deposito Edison-Pir-Enagas di Ravenna (10.000 mc il prossimo ottobre). Per la fine del 2021 i consumi diretti complessivi di GNL sono previsti a 205 mila t rispetto

(segue in ultima pagina)

ALIS a Manduria: roadshow trasporti e sostenibilità

MANDURIA – “A poche settimane dal grande evento ALIS di Sorrento, abbiamo nuovamente riunito Istituzioni ed imprese del trasporto e della logistica per il nostro importante appuntamento annuale a Manduria, giunto ormai alla sua quarta edizione, dove abbiamo ribadito quanto la sostenibilità ambientale, sociale ed economica rappresenti il motore della ripartenza non solo per il comparto che rappresentiamo, ma per l'intero Sistema Paese e in particolare per il Mezzogiorno”.

Così il presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta l'ultima tappa del roadshow associativo “Trasporti Logistica Sostenibilità. Green e blue economy per la ripartenza” che si è svolta presso la Masseria Li

(segue a pagina 8)

DALLA FINCANTIERI DI MONFALCONE

Consegnata “MSC Seashore”

La nuova ammiraglia di MSC Crociere è dotata delle tecnologie ambientali marittime più recenti e avanzate disponibili, a conferma del costante impegno della Compagnia per la sostenibilità



Nella foto: La cerimonia al cantiere di Monfalcone per la MSC Seashore.

MONFALCONE – Alla presenza del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, prof. Enrico Giovannini, la Divisione Crociere del Gruppo MSC ha preso ufficialmente in consegna da Fincantieri la nuova ammiraglia MSC Seashore, la più grande nave da crociera costruita in Italia. La sua gemella MSC Seascapes è attualmente in costruzione anch'essa presso il cantiere navale di Monfalcone ed è previsto che entrerà in servizio nell'inverno 2022.

Come da tradizione, si è svolta presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone una cerimonia a cui hanno preso parte Pierfrancesco Vago, executive chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, altri membri delle famiglie Aponte e Aponte-Vago, Giampiero Massolo e Giuseppe Bono, rispettivamente presidente e amministratore delegato di Fincantieri, oltre a rappresentanti del team di costruzioni di MSC insieme a dirigenti e lavoratori del cantiere. Durante la cerimonia - rendendo omaggio alle più antiche tradizioni

(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
(A PAGINA 8)

GUERRIERI ISTITUISCE LA STRUTTURA COMMISSARIALE PER LA PROCEDURA “FAST”

Darsena Europa, Macii sarà sub-commissario

Per il momento distribuite solo le cariche interne all'AdSP, da integrare al più presto



Roberta Macii

LIVORNO – A distanza di pochi mesi - recita forse con involontaria ironia il comunicato dell'AdSP visti i tempi non certo fulminei richiesti dalla burocrazia romana - dalla

(segue a pagina 8)



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

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

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.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY. <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>					1			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
							MSC JUDITH	ME132W	18-8	15-8	14-8	13-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC AGADIR	ME133W	25-8	22-8	21-8	20-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MAERSK SEMARANG	134W	1-9	29-8	28-8	27-8	3	18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).					2				SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
							APL MEXICO CITY	ONNARE		Vedi	10-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC ASYA	MA127R		Serv.	17-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							PUSAN C	MA128R		5	24-8	5	3	18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it 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, Re. Dominica: Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) . <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>					3			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
							EUROPE	MF132W		15-8	10-8	13-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MAERSK SENANG	133W		22-8	17-8	20-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MAERSK KARLSKRONA	134W		29-8	24-8	27-8	3	18	18	18	18	
							MSC ALTAMIRA	MF135W		5-9	31-8	3-9						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades). CANADA da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>					4				LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
							MSC NITYA B	MC131A		11-8	6-8		9-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC GAYANE	MC132A		18-8	13-8		16-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MSC SIYA B	MC133A		25-8	20-8		23-8	18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); SERVIZIO DIRETTO - CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i> . Repubblica Domenicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i> . Surimane: <i>Paramaribo</i> . Barbados: <i>Bridgetown</i> . <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>					5				GIT	SP	GE	NA		VE	RA	AN	TS	
							MSC YOKOHAMA	NLD130R		11-8		12-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC VANCOUVER	NLD131R		18-8		19-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MSC FLORENTINA	NLD133R		25-8		27-8		18	18	18	18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>					6					GIT	LI	GE						
							MSC BRIANNA	CX131A		7-8	8-8	9-8						
							MSC ELENI	CX132A		14-8	15-8	16-8						
							MSC MARIA PIA	CX133A		21-8	22-8	23-8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne).					7				SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
							MSC NIKOLETA	YM132A	14-8				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC NURIA	MW132A		17-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MSC MINA	FJ122W			27-8		3	18	18	18	18	
							MSC CHARLOTTE	YY131R				10-8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Chennai (e prosezuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.					7 BIS					SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
							MSC NIKOLETA	YM132A	14-8				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC NURIA	MW132A		17-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MSC MINA	FJ122W			27-8		3	18	18	18	18	
							MSC CHARLOTTE	YY131R				10-8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it 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 prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.					8				LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
							MSC ADELAIDE	MM131A	11-8		9-8			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC ALBANY	MM132A	18-8		16-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MSC CHARLOTTE	YY130R				3-8		18	18	18	18	
							MSC CHARLOTTE	YY131R				10-8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosezuzioni interne). PERÙ - Callao, Paíta. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosezuzioni interne). COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosezuzioni interne). EL SALVADOR - Acajutla. NICARAGUA - Corinto.					9				CIVIT.	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	TS	
							MSC NITYA B	MC131A	9-8	11-8	6-8			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
							MSC GAYANE	MC132A	16-8	18-8	13-8			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
							MSC GAYANE	MC133A	23-8	25-8	20-8			18	18	18	18	

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



GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA

- Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne).

WEST AFRICA

- Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau.

ANGOLA

- Luanda, Lobito, Namibe.

MAURITANIA

- Nouackchott, Nouadibou.

CAPO VERDE

- Praia, Mindelo.

POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.

10

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

SUD AFRICA

- Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni 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 9.

11

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA

- Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne).

NUOVA ZELANDA

- Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni 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

E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it

AUSTRALIA

- Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne).

NUOVA ZELANDA

- Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni 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

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it

GOLFO PERSICO

- Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne).

IRAQ

- Umm Qasr.

ESTREMO ORIENTE, CINA

- Tanjungpelepass, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian.

JAPAN

- via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.

13

E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it

MEDIO ORIENTE

- Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar).

ESTREMO ORIENTE, CINA

- Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin).

SUD EST ASIATICO

- (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou),

JAPAN

- (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.

13 BIS

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ALGERIA

- Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.

14

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

MAROCCO

- Casablanca.

15

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:

via Gioia Tauro..

16

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it

ISOLE CANARIE

- Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.

17

NAVE

VOY

DA

LI

SP

GE

NA

GIT

AN

CIVIT.

VE

RA

TS

MSC NURIA

MW132A

15-8

Vedi

13-8

Vedi

17-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

T.B.N.

MW133A

22-8

Serv.

20-8

Serv.

24-8

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC DYMPHNA

MW134A

29-8

9

27-8

3

31-8

18

11

18

18

18

CIVIT.

SP

GIT

AN

MSC NITYA B

MC131A

9-8

4-8

6-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC GAYANE

MC132A

16-8

11-8

13-8

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC SIYA B

MC133A

23-8

18-8

20-8

18

18

18

18

SP

GT

GE

NA

AN

CIVIT.

VE

RA

TS

MSC ROMA

MA131A

19-8

21-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

BLANK SAILING

26-8

28-8

Serv.

Serv. 3

Serv.

Serv.

Serv.

NORTHERN JAVELIN

MA133A

2-9

4-9

18

(via SP)

18

18

18

SP

GT

GE

NA

AN

CIVIT.

VE

RA

TS

MSC CHARLOTTE

YY131R

10-8

MSC CHARLOTTE

YY132R

17-8

MSC CHARLOTTE

YY133R

24-8

SP

NA

GT

GE

VE

RA

AN

TS

MSC LENI

FJ126E

Vedi

14-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC MINA

FJ122W

Serv.

27-8

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC ARINA

FJ134W

16

1-9

15

18

18

18

18

SP

NA

GT

GE

VE

RA

AN

TS

MSC RIONA

YM131A

7-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC NIKOLETA

YM132A

14-8

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC RIONA

YM133A

21-8

16

18

18

18

18

18

LI

SP

GE

NA

PA

CIVIT.

ADRIATICO

JSP BORA

YA131A

5-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

VEGA SIGMA

YA132A

12-8

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

JSP BORA

YA133A

19-8

2

3

18

SP

GE

NA

PA

CIVIT.

ADRIATICO

MSC RIONA

YM131A

7-8

Vedi

Vedi

Vedi

Vedi

MSC NILGUN

YM132A

14-8

Serv.

Serv.

Serv.

Serv.

MSC RIONA

YM133A

21-8

1

3

18

LI

SP

GE

GIT

NA

VE

RA

AN

TS

Vedi

Vedi

Vedi

Serv.

Serv.

Serv.

12

7 e 8

12bis

LI

GIT

GE

NA

VE

RA

AN

TS

MSC NURIA

MW132A

15-8

13-8

17-8

Vedi

T.B.N.

MW133A

22-8

20-8

24-8

Serv.

MSC DYMPHNA

MW134A

29-8

27-8

31-8

3

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY DA								
		BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:
	MSC LEA MSC CAITLIN MSC LEA	AE130A AE131A AE132A	3-8 10-8 178	2-8 9-8 16-8			7-8 14-8			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC SENA MSC JEMIMA T.B.N.	AC131A AC132A AC133A	6-8 POL GE 13-8 20-8				8-8 15-8 22-8			THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC RHIANNON MSC ALIX 3 T.B.N.	AA131A AA132A AA133A	4-8 11-8 18-8	2-8 9-8 16-8		4-8 11-8 18-8				PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MASHA 3 SPIRIT OF TOKYO MSC MALENA	AB130A AB131A AB132A	1-8 8-8 15-8	7-8 14-8		4-8 11-8 18-8	7-8 14-8 21-8			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	SPIRIT OF CHENNAI T.B.N.	AM130A AM131A					1-8 8-8			KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAERSK HIDALGO MAERSK HONG KONG T.B.N.	130E 131E 132E				3-8 10-8 17-8				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	CARLA-LIV	AH130A	4-8	3-8	2-8		4-8	6-8		GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
										MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC TIA MICHIGAN MSC TIA	AS131A AS132A AS133A	4-8 11-8 18-8	6-8 13-8 20-8		3-8 10-8 17-8				DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)
LUEBECK	AH132A						4-8		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	

ALL'INSEGNA DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Federdistribuzione e Assologistica: intesa sulla logistica integrata



Nella foto: Firma protocollo intesa Federdistribuzione Assologistica.

NELL'AMBITO TERRITORIALE DI PISA PER TUTELARE IL MADE IN ITALY

Controlli mercato e merci false: nuovo accordo Dogana e CdC

PISA – È stato rinnovato l'accordo di collaborazione tra l'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane di Pisa e la locale Camera di Commercio, volto a realizzare azioni congiunte in materia di vigilanza sul mercato per la lotta alla contraffazione, la tutela del "Made in Italy" e l'internalizzazione di impresa. L'intesa è stata firmata dal direttore dell'Ufficio ADM di Pisa Rosita D'Amore e dal segretario generale della Camera di Commercio di Pisa Cristina Martelli.

Il Protocollo rappresenta uno strumento incisivo nel contrasto al commercio illecito di merci contraffatte, fenomeno in espansione che pregiudica la salute dei consumatori e comporta gravi rischi per il corretto e regolare funzionamento del mercato, presupposto fondamentale per lo sviluppo delle imprese nel sistema economico globalizzato.



Il commento di Cristina Martelli, segretario generale della Camera di Commercio di Pisa: "Un'indagine dell'OECD-Ministero dello Sviluppo Economico di qualche anno fa quantificava in 31,7 miliardi di euro il valore dei prodotti contraffatti che violano i marchi registrati italiani, soprattutto nel comparto moda, agroalimentare e dell'elettronica. Oltre al mancato gettito fiscale e ai problemi legati alla sicurezza/salubrità dei

prodotti, la contraffazione ha determinato la perdita di quasi 90mila posti di lavoro a livello nazionale tra manifatturiero e commercio. L'azione congiunta della Camera di Commercio e dell'Agenzia Dogane e Monopoli di Pisa punta a colpire una delle piaghe più dolorose per le economie più avanzate come la nostra."

"Il rinnovo del Protocollo - dichiara il direttore dell'Ufficio ADM di Pisa Rosita D'Amore - rientra nella strategia di ADM volta a creare meccanismi di sinergia con le altre amministrazioni coinvolte nel contrasto alla contraffazione e nella tutela e salvaguardia del consumatore. Infatti l'Amministrazione doganale, con questo accordo, intende lanciare un messaggio di fiducia al commercio "sano" e rispettoso delle regole, che costituisce la gran parte del tessuto produttivo della provincia di Pisa, a tutela dell'intero sistema".

MILANO – Favorire lo sviluppo della logistica integrata e della mobilità sostenibile al fine di ridurre le emissioni legate alla movimentazione delle merci. Ma anche individuare parametri comuni e best practice per il settore del commercio moderno in ambito di tracciabilità e riciclo degli imballaggi e dei pallet, in un'ottica di sempre maggior circolarità nei processi aziendali. Queste le fondamenta alla base

del protocollo di intesa siglato da Federdistribuzione e Assologistica che si ripropone di favorire progetti comuni, studi e servizi, per permettere alle imprese associate di accelerare i propri piani su due direttrici fondamentali per il Paese nell'immediato futuro, secondo le linee guida del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: digitalizzazione e transizione ecologica.

«L'accordo con Assologistica si inserisce perfettamente nel più ampio percorso che la Federazione, di concerto con le aziende associate, sta portando avanti per contribuire concretamente alla transizione ecologica che deve intraprendere tutto il Sistema Paese - osserva il presidente di Federdistribuzione, Alberto Frausin -. Ripensare i servizi di logistica in una modalità sempre più sostenibile aggiunge un tassello determinante in questa di-

rezione e permette alle aziende del commercio di veicolare prodotti al consumatore in linea con le nuove abitudini d'acquisto e aspettative di servizio».

«Crediamo nelle collaborazioni strategiche, nelle catene del valore la cui efficienza risiede nella equipollenza di ogni anello e nell'importanza di innovare gli approcci prima dei processi - afferma il presidente di Assologistica, Umberto Ruggerone - Per questo abbiamo voluto questo accordo: un passo significativo per sviluppare nel nostro Paese una logistica sostenibile e maggiormente integrata nei processi di creazione di valore, affinché divenga sempre più una leva competitiva anche grazie all'innovazione. Una sfida che Assologistica condivide con Federdistribuzione puntando su concretezza e competenza».

PRESENTATE IN UN AUDIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE

Venezia e le crociere negate: ecco le proposte Confitarma

Scali alternativi, tempi meno pressanti e tutela del lavoro degli addetti



ROMA – Beniamino Maltese, vicepresidente Confitarma e vicepresidente esecutivo Costa Crociere, è intervenuto all'audizione sul disegno di legge n.2329, di conversione, del DL 103/2021 sulle misure per la salvaguardia di Venezia e per la tutela del lavoro, illustrando la posizione dell'industria armatoriale e avanzando proposte.

Il vicepresidente Maltese, ha ricordato che la Confederazione Italiana Armatori insieme alla sua associata Costa Crociere, unica compagnia con navi di bandiera italiana, comprendono come la scelta del Governo rientri nell'impegno di sostenibilità del Paese in linea con l'Agenda 2030. Del resto, Confitarma e altre associazioni hanno dimostrato da tempo la disponibilità a lasciare le banchine della Stazione Marittima di Venezia in attesa di scali alternativi, lavorando per salvaguardare l'economia e il lavoro portuale di Venezia.

"Le compagnie crocieristiche e Confitarma si uniscono allo sforzo responsabile del Paese. Tuttavia, siamo rimasti sorpresi circa la decisione di fissare la data dello stop con un preavviso di soli 15 giorni - ha affermato Maltese - questo causerà un inevitabile rallentamento nella ripresa dell'industria crocieristica, già gravemente colpita dalla pandemia e con essa anche della ripresa economica di Venezia e del Paese che dal turismo traggono circa il 13% del PIL e a cui le crociere contribuiscono in maniera significativa".

Confitarma ha inoltre avanzato le proprie proposte per rendere più efficace la portata del decreto.

Anzitutto, il concessionario Venezia Terminal Passeggeri (VTP) deve continuare ad avere un ruolo di garanzia e di capacità di mantenimento dell'occupazione di tutte le attività che ruotano intorno alle operazioni di una nave

(rimorchiatori, piloti, spedizionieri, portabagagli, bunkeratori, operatori della logistica).

In secondo luogo, al commissario straordinario dovranno essere concesse deleghe e poteri che replichino il "modello Genova" che ha consentito di ricostruire in tempi record il Ponte Morandi, rafforzando il ruolo del porto di Genova e dando lustro al Paese.

Confitarma auspica che si apra un tavolo di lavoro permanente con il commissario straordinario, il quale "speriamo sia dotato di quei poteri straordinari che diano certezze all'industria che oggi è chiamata a trasferirsi altrove e dovrà impegnarsi successivamente a tornare" e che renda possibile entro il 2023 un rilancio del Porto di Venezia non solo collegato al traffico crocieristico ma anche a quello commerciale, anche grazie al miglioramento del canale marittimo "Petroli".

Per quanto riguarda gli approdi alternativi, oltre a quelli previsti a Marghera Nord, Confitarma suggerisce la possibilità di creare maggiori sinergie con il porto di Trieste (Portovecchio), previo accordo con il concessionario, con una modalità simile a quella che sarà adottata a Marghera.

Anche sul tema degli indennizzi, Confitarma auspica un tavolo che possa discutere del tema apportando alcune modifiche a quanto previsto, con criteri che tengano conto degli investimenti necessari alle compagnie per la gestione dei propri clienti.

main conference
genoa shipping week

XIII edizione

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

La stazione di servizio del futuro

Summit&Expo

Working with Drones

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it

AGGREGARE GLI ESPORTATORI PER AVERE PIÙ POTERE CONTRATTUALE

Strapotere di noli: nasce Kosmokronos

L'iniziativa si allarga dall'Italia anche alla Spagna, Grecia e Francia



LATINA – Ci troviamo di fronte - sottolineano gli analisti della logistica mondiale - ad una emergenza economica senza precedenti: per la prima volta nella storia, il trasporto delle merci non è garantito. Una situazione che sta mettendo in seria difficoltà molte aziende italiane, che non riescono più a far fronte allo spropositato rincaro del prezzo dei noli marittimi.

È sull'onda di questo grave disagio che un gruppo di imprenditori ha deciso di avviare il progetto "Kosmokronos - Union of Importers for Equitable Conditions", l'associazione che si prefigge l'obiettivo di aggregare le aziende importatrici ed esportatrici italiane e internazionali in modo da accrescerne il potere contrattuale all'interno della filiera logistica globale.

Un'esigenza che nasce a seguito

delle tensioni indotte sul mercato del trasporto via mare dalla pandemia da Covid-19 e degli aumenti spropositati dei costi di movimentazione dei container ad esse conseguenti. Nel secondo semestre dello scorso anno, la domanda di beni di importazione è cresciuta vertiginosamente, e con essa la pressione sui trasporti marittimi, soprattutto sulla tratta Oriente-Occidente, provocando uno squilibrio tra la domanda e l'offerta, con quest'ultima che era stata ridotta dai vettori durante il primo lockdown, e un conseguente improvviso incremento dei prezzi dei noli, cresciuti di quasi sette volte da settembre-ottobre 2020.

La struttura del settore dei trasporti marittimi - sostiene l'associazione - presta il fianco ai comportamenti speculativi. Il settore, infatti, sconta una evidente concentrazione dell'of-

ferta, con 10 grandi compagnie che sostanzialmente controllano l'intero mercato. Non solo, grazie alla Consortia Block Exemption Regulations (CBER), una speciale deroga alla disciplina antitrust comunitaria concessa dalla Commissione europea ai trasportatori marittimi e prorogata lo scorso anno fino al 2024, i colossi del mare hanno potuto legittimamente riunirsi in tre grandi consorzi - 2M, Ocean Alliance e The Alliance - capaci di esercitare un potere immenso su tutta la filiera.

L'associazione Kosmokronos intende recitare un ruolo di contrappeso all'interno della filiera logistica internazionale, andando a bilanciare, attraverso l'aggregazione, lo strapotere dei colossi del settore. L'aumento del costo dei noli, unito a quello delle materie prime, rischia di danneggiare seriamente il nostro tessuto produttivo e di provocare un generalizzato aumento dei prezzi al consumo. L'inflazione sta già crescendo e aumenterà ancora nei prossimi mesi, col rischio di rallentare la ripresa economica post-pandemia.

Kosmokronos ha da poco inaugurato la sua prima sede fisica a Latina, ma è in continua crescita. L'associazione si sta espandendo sul territorio nazionale, in Spagna, in Grecia e in Francia. I fondatori sono convinti che la capillarità, al pari della comunicazione, sia fondamentale per raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati: per questo sono alla ricerca di persone motivate che vogliano unirsi a noi per porre un freno ad una situazione diventata ormai insostenibile.

Per qualsiasi chiarimento l'associazione fornisce i seguenti recapiti: Telefono: 06.56548030 - Cellulare: +39 345.2202293 - Email: info@kosmokronos.org - SITO: www.kosmokronos.org.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

PER ATTIVITÀ COMMERCIALI CHE HANNO BISOGNO DI VELOCITÀ

Colonnine di ricarica proposta in membership



MILANO – La diffusione delle vetture elettriche aumenta ma un ostacolo rimane la disponibilità delle colonnine di ricarica: sia quelle pubbliche che quelle domiciliari. Adesso anche GASGAS, startup innovativa che pone al centro del proprio business la gestione di colonnine elettriche di ricarica, propone agli utenti un modello di consumo innovativo basato sulla membership, che sta riscuotendo enorme successo.

«Stanno arrivando circa 200 richieste a settimana da parte di attività commerciali e industriali

che vogliono ospitare una colonnina di ricarica. Piemonte e Toscana sono le regioni più interessate. Di tutte le richieste, almeno il 30% arriva da ristoranti e alberghi, luoghi dove le persone sostano tendenzialmente più di un'ora e dove ricaricare la propria auto non rappresenta certo uno spreco di tempo», dichiara Alessandro Vigilanti, ceo GASGAS.

Questa grande mole di richieste ha destato anche l'interesse dell'Energy & Strategy Group del Politecnico di Milano: GASGAS è infatti diventato partner e contri-

buirà alla redazione del prossimo report sulla Smart Mobility che si terrà a Ottobre.

Non solo; GASGAS ha formalizzato una partnership strategica con GEWISS, realtà italiana che opera a livello internazionale nella produzione di soluzioni per la home & building automation. Le colonnine Gewiss sono state scelte quale soluzione di punta per il programma GASGAS, non solo per versatilità e affidabilità del prodotto, ma anche per l'elevato standard del servizio di assistenza tecnica di Gewiss sul territorio.

ANCORA UN SEQUESTRO DALLA DIREZIONE MARITTIMA DI OLBIA

Surgelati senza tracciabilità



OLBIA – Tante campagne a favore dell'ambiente e della salute pubblica, ma alla prova dei fatti succede anche questo: è stato beccato che trasportava 160 Kg di prodotti surgelati, tra cui pescato, privi della prevista documentazione di tracciabilità destinati a un supermercato di Olbia e a un ristorante di Porto Cervo.

Il trasportatore è stato fermato, nel corso di un'attività di controllo sulla filiera della pesca svolto dagli ispettori del 15° Centro Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Olbia - Guardia Costiera, a bordo di un furgone frigo pronto a scaricare i prodotti surgelati nel retro del supermercato al quale

questi erano in parte destinati.

Dopo aver verificato l'assenza della prevista documentazione si è provveduto a richiedere l'intervento dei veterinari dell'ASL di Olbia per accertare lo stato di conservazione e la commestibilità dei prodotti nonché della Polizia Stradale per sottoporre ai controlli di competenza il mezzo e appurare l'idoneità dello stesso alle norme del Codice della strada.

A carico del trasportatore è stata elevata dagli ispettori una sanzione di 1.500 euro per violazione delle norme Comunitarie e Nazionali sulla tracciabilità dei prodotti ittici nonché il sequestro di tutti i generi alimentari trasportati e due sanzioni

per un totale di 200,00 euro più il fermo amministrativo del mezzo per 60 giorni a cura della Polizia Stradale per trasporto conto terzi senza autorizzazione e pneumatici usurati.

I controlli messi quotidianamente in atto dagli ispettori Pesca del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ha dichiarato il direttore marittimo della Sardegna Settentrionale, mirano a tutelare il consumatore finale e gli stock ittici a protezione della salute pubblica e dell'ambiente marino.

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.
DCS TRAMACO Reeper & Perishable Division
DCS FIORINI International Freight Forwarders

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

#SAVETHEDATE
@fuds_delivery_drone

FUDS DELIVERY DRONE

PER LA PRIMA VOLTA TUTTI GLI ENTI LOCALI D'ACCORDO

Regioni, politica e impresa sul bypass del ponente ligure

Risolvere una volta per tutte la crisi della mobilità verso i porti



SAVONA—Trovare subito un soggetto attuatore del progetto che possa essere rappresentato da un singolo Ente Locale o da più Enti Locali, in grado di affermare l'urgenza del progetto e l'emergenza del blocco che incombe sul sistema autostradale del Nord-Ovest.

Creare un fronte comune compatto per la soluzione di un problema che è solo parzialmente ligure, ma che riguarda in prima battuta le Regioni Piemonte e Lombardia, l'intero Nord-Ovest italiano (da qui transita il 50% dell'export nazionale), un mercato turistico primario (50 milioni di presenze nelle sole provincie di Savona e Imperia) e persino la mobilità dell'Unione Europea (il 30% dei camion in transito sono francesi, spagnoli o portoghesi).

Trovare i soldi eventualmente anche dirottandoli da altre opere

che possono rientrare nel PNRR o agendo anche sulla leva dei pedaggi per coprire una quota consistente del costo e per avere l'opera conclusa entro il 2026.

Queste le tre chiavi di lettura che a Savona hanno tolto forse definitivamente dal cassetto dei sogni il progetto della nuova autostrada (o bypass autostradale) del Ponente ligure, destinata a collegare Albenga con l'Alessandrino, fornendo uno sbocco ai porti di Savona e Genova e rivitalizzando una Val Bormida che potrebbe essere un'eccezionale parco industriale e logistico e che invece - come sottolineato dal presidente di Trasporto unito, Franco Pensiero - sta letteralmente morendo.

Il convegno che si è svolto a Savona, non ha fornito facili soluzioni, ma la prova di una volontà politica coesa che forse per la prima volta chiama

in causa decine e decine di Comuni, le Province di Savona e Alessandria e tre Regioni che forse solo oggi hanno scoperto in che guai l'intera mobilità, industriale, turistica e locale, potrebbe trovarsi in pochi mesi se non saranno adottate cure choc, prima fra tutte la realizzazione della nuova autostrada ligure-piemontese. Lo hanno testimoniato senza mezzi termini i rappresentanti dell'auto-transporto (Pensiero ha denunciato come il blocco delle autostrade si stia estendendo anche alle strade statali 29 e 30 in Val Bormida, con velocità di esercizio dei mezzi pesanti che raggiungono a malapena i 30 km orari quando la soglia di economicità viaggia attorno ai 45 km orari) e quelli del comparto turistico ponendo veri e propri out out alla politica.

Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Came-

ra, ha pragmaticamente insistito su due fattori: partire da un progetto vero che oggi non esiste e definire accordi fra le Regioni Liguria e Piemonte per fare fronte comune, per individuare i tracciati e su questi trovare le risorse coinvolgendo anche i concessionari.

"Quello del bypass autostradale tra ponente ligure e Alessandrino è un progetto importante per una Regione - ha affermato Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria - che ha un deficit di infrastrutture. Un problema che va avanti da anni e a cui stiamo cercando di porre rimedio. Sarebbe un progetto strategico per la Liguria, per l'aumento dei traffici, per l'espansione della nostra economia, per la piena operatività del porto di Vado e per lo sviluppo turistico del nostro Ponente. La Regione c'è, io sono un'infrastrutturista convinto. Vale la pena combattere per un progetto così ambizioso, anche perché diventerebbe una parallela alla nostra autostrada litoranea e la Liguria ne ha bisogno".

"Per la prima volta dopo decenni, forse anche a causa dell'emergenza infrastrutturale in atto nel Nord Ovest - ha sottolineato Edoardo Rixi, membro della Commissione Trasporti della Camera - il progetto raccoglie il sostegno degli interi territori interessati. Ora si pone la necessità di far

comprendere a livello nazionale che non si tratta di una rivendicazione locale, bensì di un'opera strategica a livello nazionale ed europeo."

Ha concluso i lavori il presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri, che ha parlato con soddisfazione di "una ripartenza, resa possibile da un territorio unito sia nella parte pubblica che nella parte privata. Ci siamo già accordati - ha affermato - per un seguito tecnico che vuole portare all'apertura di un tavolo combinato dalle Province sul territorio, con l'indispensabile supporto delle Regioni che è stato dichiarato in questa occasione".

Moby e Tirrenia per i quattro zampe

Un kit Exclusion in omaggio in tutte le cabine riservate a cani e gatti



MILANO—Con Moby e Tirrenia la vacanza inizia dal viaggio, anche per i nostri amici a quattro zampe, che potranno godere, esattamente come capita ai loro proprietari in viaggio, dei migliori servizi di bordo sui mari italiani.

Dalle cabine dedicate, in cui i passeggeri possono viaggiare insieme ai loro amici a quattro zampe, al rinnovo di una collaborazione con uno dei marchi più esclusivi dell'alimentazione per animali, Exclusion, che anche quest'anno accoglierà in cabina cani e gatti con uno speciale kit di benvenuto.

Quella fra Moby e Tirrenia e Exclusion è una somma di eccellenze che si incontrano. Dorado, l'azienda che produce e distribuisce il marchio di pet food, infatti

si occupa da quasi trent'anni del benessere di cani e gatti, studiando e formulando alimenti naturali per la loro alimentazione quotidiana.

La famiglia Rossi - che cura con passione artigianale ogni prodotto Exclusion - studia infatti ricette semplici, ma caratterizzate da scelte che mettono sempre al primo posto la salute di cani e gatti: solo carne disidratata per un maggior apporto di nutrienti, solo ingredienti di prima qualità e materie prime di origini nobili, solo conservanti naturali,

tutto rigorosamente realizzato con produzioni che certificano l'assenza di sperimentazioni su animali o di maltrattamenti. Insomma, in due parole, i prodotti Exclusion sono "Cruelty Free".

La famiglia Rossi ha creato diverse linee di prodotti: alimenti dietetici per il trattamento delle più comuni patologie oppure cibi adatti al mantenimento quotidiano di cani e gatti, un vero e proprio mondo che si può conoscere sul sito www.exclusion.it.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

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



UN INTERESSANTE CONFRONTO REALIZZATO DA “BARCHE A MOTORE”

Cambiare bandiera alla barca: quanto costa in Italia e altrove

LIVORNO – Sulla rivista nautica “Barche a motore” è stato pubblicato di recente un interessante sondaggio sui costi di cambio di bandiera delle barche (immatricolate) tra Italia e altri due paesi europei. Ecco la sintesi delle conclusioni.

Abbiamo simulato di possedere una barca battente bandiera olandese - scrive “Barche a motore” - che aveva urgenza di cambiare bandiera e passare al registro italiano. Primo scoglio insormontabile. I documenti devono essere prodotti tutti in originale cartaceo, ma noi avevamo tutti i documenti in copia digitale, un classico PDF. Altro problema burocratico riguardante il famoso tasto rosso per il salvataggio che possiedono i VHF attuali.



Per avere il patentino che abilita a schiacciare il tasto rosso, avremmo dovuto partecipare a un corso: “la prima sessione disponibile è tra due mesi”.

Costo? Ridicolmente alto con grande perdita di tempo. Ci hanno anche allertato che la barca sarebbe stata soggetta a un accurato con-

trollo da parte di un ente certificatore, che avrebbe comportato alaggio e varo della barca.

Quanto costa cambiare bandiera alla barca: ITALIA – Il totale del costo della pratica, patentino tasto rosso VHF compreso è, conti alla mano, di quasi 4.000 euro per una barca di poco più di 10 metri.

Quanto costa cambiare bandiera alla barca: FRANCIA – Il costo per ottenere la bandiera francese in sostituzione di quella olandese è attorno ai mille euro, compresa licenza VHF.

Quanto costa cambiare bandiera alla barca: SLOVENIA – Immatricolazione slovena della barca, libretto di navigazione fino a 200 miglia dalla costa licenza VHF a circa 600 euro.

L’EVOLUZIONE PER LE BARCHE A VELA OLTRE 6 METRI

Elica senza problemi con le Ewol in titanio

MILANO – Alla Milano Yachting Week – The digital Boat Show raggiungibile sul web si può anche trovare una innovativa elica giusta per la barca a vela. Basta andare - riferisce “Il giornale della vela” - nel padiglione accessori per scoprire come l’italiana Ewol produca eliche a bandiera con passo regolabile realizzate in materiali di assoluta avanguardia.

L’ad di Ewol, Sergio Moroni riferisce sullarivista: “Abbiamo deciso fin da subito di lanciarsi su prodotti e materiali hi-tech, utilizzando acciaio Inox Superduplex e titanioquando, allora, le eliche erano solo in bronzo”.



Sergio Moroni di Ewol spiega tutti i segreti delle nuove pale “Sword” nella nostra videointervista all’ingresso dello stand Ewol alla Milano

Yachting Week

Ma perché acciaio e titanio? È presto detto: si tratta di materiali che non hanno eguali quando si tratta di resistenza alla corrosione e proprietà meccaniche.

Ewol produce eliche a tre e quattro pale, per barche a vela dai 6 metri in su. Nello stand è visibile tutta la gamma e i suoi segreti (come le nuove pale “Sword”, che hanno una forma che ricorda una scimitarra e hanno un bordo di attacco curvo che permette di aumentare l’efficienza e un bordo d’uscita anch’esso curvo “scaricato” per ridurre la rumorosità in rotazione e incrementare l’efficienza in propulsione).

A PALMA DE MAIORCA FINO AL 7 AGOSTO

Swan nella “Copa del Rey”



PALMA DE MAJORCA – La splendida località delle isole Baleari si sta preparando per

accogliere la più numerosa flotta Club-Swan vista quest’anno in Mediterraneo. La 39ma Copa del

Rey vedrà scendere in acqua, dal 2 al 7 agosto, tre classi one design ClubSwan, insieme a molte altre classi che parteciperanno a questa importante regata.

• 38 imbarcazioni in gara in One Design, suddivisi nelle classi ClubSwan 50, ClubSwan 42 e ClubSwan 36.

• Cinque Swan 45 e due ClubSwan 42 gareggeranno nelle classi ORC.

• È il terzo di quattro eventi della The Nations League.

• Gli attuali leader del circuito si sfidano per difendere il primo posto, ma ogni barca è in grado di salire sul podio.

• Gli Swan sono tra le barche a vela di medie e grandi dimensioni il simbolo della perfezione tecnologica ma anche della moda.

• Il cantiere Nutor’s esce in Finlandia ma ha anche una importante realtà in Italia, soyyo il marchio dei Ferragamo. Le regate spagnole “Do Rey” appartengono a una tradizione ormai consolidata con imbarcazioni provenienti da tutta Europa.

PER VENIRE INCONTRO ALLE DIVERSE ESIGENZE DELL’ARMATORE

L’Azimut 68 si fa in tre

Soluzioni calibrate sui diversi stili di vita a bordo



VIAREGGIO – Il nuovo Azimut 68, una delle nuove proposte del gruppo Vitelli, alza ulteriormente il livello di innovazione: è concepito infatti per incontrare le esigenze di tutti i mercati e offrire all’armatore la possibilità di scegliere la soluzione che meglio rispecchia il proprio ideale di vita sul mare. Proprio per questo rappresenta una grande rivoluzione nell’industria nautica moderna.

Questo progetto - riferisce l’Azimut - nasce da un’intuizione: forte di una posizione privilegiata sul mercato che gli permette di rivolgersi a un’ampia e crescente platea di clienti e di conoscerne le molteplici e differenti esigenze, Azimut Yachts ha disegnato un nuovo Azimut 68 mettendo al centro le esigenze dell’armatore. In che modo trascorre la maggior parte del tempo a bordo? Come sono i suoi ospiti? La caratteristica più importante degli ambienti deve essere quella di rappresentare spazi intimi e confortevoli oppure aperti e fruibili in diversi modi? Come verrà utilizzata la galley? La risposta è diversa per ogni armatore e per questo il cantiere propone il nuovo Azimut 68 con tre possibili configurazioni del Main Deck, più un’area multifunzionale, ognuna pensata per un particolare stile di vita.

Il primo layout è caratterizzato da un elegante salone all’ingresso del Main Deck, con la cucina in posizione defilata che è stata chiusa con una soluzione che abbina cannettato e plexiglass. Questa configurazione, denominata Lanterna, conferisce privacy alla cucina, ma consente alla luce di fluire attraverso l’intero spazio creando un ambiente ampio e luminoso.

Per gli armatori che cercano un layout più conviviale, la versione con la galley aperta è la soluzione ideale. La cucina è in una posizione più riservata verso prua ma si apre direttamente sulla zona pranzo, che può essere trasformata anche in una seconda area lounge.

Nella configurazione con il layout più informale, la cucina è a poppa per favorire un flusso immediato tra interno ed esterno, l’area dining è all’ingresso, opposta alla galley, e in diretta comunicazione con il

pozzetto, e l’area living, più defilata, è in posizione prodiera. La scelta di avere la cucina all’ingresso consente di servire perfettamente la zona pranzo esterna e interna favorendo una maggiore convivialità.

Sebbene diversi dal punto di vista funzionale, tutti i layout del ponte principale sono stati integrati con gusto nel design generale per realizzare uno splendido yacht. Il designer degli esterni Alberto Mancini lavora e scolpisce le superfici introducendo un linguaggio moderno - utilizzato anche nel car design - e porta avanti il percorso di evoluzione della collezione Flybridge facendo emergere gli stili propri di Azimut Yachts con una sempre maggiore pulizia delle linee. Gli spazi interni così come an-

che gli arredi esterni sono disegnati da Achille Salvagni e si caratterizzano per la grazia e l’eleganza, semplice, mai sfarzosa, che trasmette sensazioni di benessere a bordo.

Sottocoperta, quattro cabine e tre bagni accolgono fino a otto ospiti in assoluta comodità, con una zona separata per uno o due membri dell’equipaggio.

Due Volvo IPS 1350 assicurano una velocità massima di 32 nodi. L’ampio uso di fibra di carbonio nelle parti superiori della barca, compresa la sovrastruttura, l’hard tope parte della coperta ha permesso allo yacht di avere un baricentro basso, che rende la navigazione semplicemente impeccabile alla luce dei generosi volumi della barca.

www.lorenziniterminal.it



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

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

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

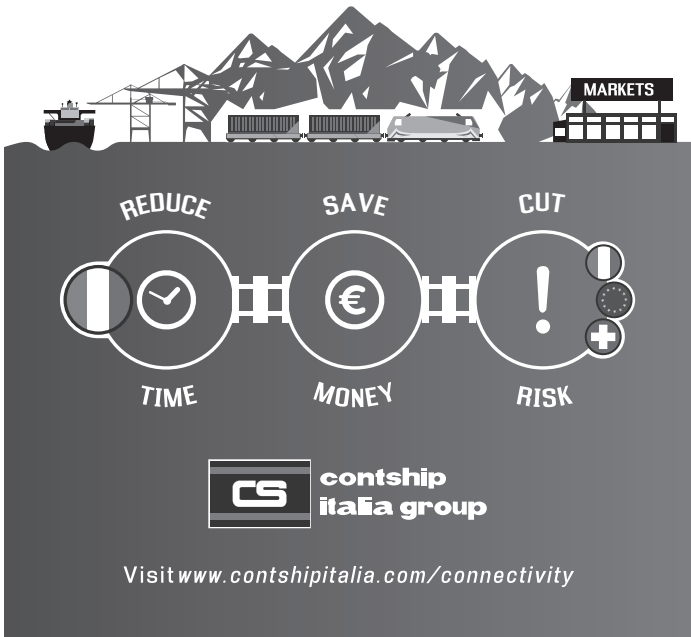
CAROLI



Hotels

LSCT la spezia container terminal

WE BRING THE SHIP TO YOUR FACTORY



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Pontremolese, finalmente!

di promesse non mantenute e di proclami, finalmente quest’opera, rimasta troppo a lungo su un binario morto, è stata messa al centro della pianificazione strategica del governo e di RFI. L’accelerazione dell’iter di approvazione dei finanziamenti cui abbiamo assistito recentemente è merito dell’ottimo lavoro svolto dal Governo e in particolare dalla viceministro Teresa Bellanova che, dopo l’incontro con le comunità portuali coinvolte e interessate, ha seguito l’iter con particolare attenzione. Un ringraziamento personale va al presidente della Commissione infrastrutture della camera dei deputati Raffaella Paita per lo straordinario impegno e il costante dialogo con le nostre associazioni di categoria”.

“Esistono ora tutte le premesse per realizzare un’opera - conclude Laghezza - che non è solo essenziale e strategica per il sistema economico dell’alto Tirreno, ma per la competitività dell’intero Sistema Paese”.

Darsena Europa, Macii sarà

pubblicazione del DPCM che ha messo nero su bianco la sua nomina a commissario straordinario per la realizzazione della Darsena Europa, il presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Luciano Guerrieri ha disposto con proprio provvedimento la costituzione della apposita Struttura Commissariale dedicata alla costruzione dell’opera di ampliamento a mare del porto di Livorno.

Guerrieri ha nominato Roberta Macii sub-commissario della struttura. La dirigente Gare e Contratti dell’Ente - continua la nota - è stata scelta per le esperienze acquisite sul campo in anni di attività. Oltre ad aver già svolto funzioni di segretario generale dell’Autorità Portuale di Piombino e segretario generale dell’AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Roberta Macii ricopre dal 2014 l’incarico di vice-commissario del presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, negli interventi di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione del porto di Piombino.

All’alta dirigente - ancora il comunicato - saranno affidate le deleghe inerenti le attività di indirizzo e coordinamento in materia di gestione del personale in forza alla struttura commissariale, di attribuzione delle collaborazioni esterne, e di tutti gli atti necessari al raggiungimento degli obiettivi assegnati dal commissario straordinario.

Il nucleo operativo, che tramite provvedimenti ad hoc sarà successivamente integrato con personale interno dell’AdSP, è inoltre composto dal dirigente Infrastrutture di Livorno/Capraia, Enrico Pribaz, che viene individuato come responsabile Unico del Procedimento della “Realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa”.

Al dirigente amministrativo dell’Ente, Simone Gagliani, sono invece state attribuite le competenze sulla parte relativa alla gestione dei finanziamenti assentiti alla realizzazione dell’opera.

La formazione della struttura commissariale è per Guerrieri uno step decisivo in vista del passaggio

dalla fase progettuale a quella esecutiva di una delle maggiori opere infrastrutturali pianificate nel Paese.

I lavori di realizzazione delle opere marittime di difesa e gli interventi di dragaggio dovrebbero partire in autunno. Per l’AdSP si apre dunque una stagione impegnativa nella quale il cronoprogramma dovrà essere rispettato alla lettera.

“Fino ad oggi abbiamo lavorato avvalendoci della collaborazione dei dirigenti e dei collaboratori dell’AdSP. Ora è arrivato il momento di fare un ulteriore passo in avanti” ha dichiarato il presidente Guerrieri.

“La complessità e la necessità di portare avanti le procedure con tempistiche più strette di quelle originariamente previste rende imprescindibile la costituzione di una struttura commissariale composta da personale che sia in grado di prestare la propria attività in modo continuativo anche se non esclusivo. I nomi scelti sono una garanzia per il raggiungimento di un obiettivo prioritario”.

Marina ed F-35B le tante amarezze

è venuta nel corso del passaggio di consegne a bordo di nave “Cavour” tra l’ammiraglio di squadra Paolo Treu e il parigrado Enrico Credendino al comando della squadra navale. E a sua volta Treu, che non ha mai avuto peli sulla lingua, ha denunciato la preoccupante carenza di strumenti navali italiani, denuncia che è stata prontamente “oscurata” da buona parte della grande stampa. L’ex ministro Trenta a proposito si è detta assolutamente d’accordo con le amare considerazioni dell’ammiraglio.

Le posso riassumere, con la stessa mia personale amarezza di Treu e della Trenta.

Prima considerazione: l’Aeronautica ha “scippato” alla Marina il terzo caccia F-35B, appositamente progettato per le portaerei, diminuendo così la componente del “Cavour” malgrado il ruolo internazionale assegnato a questa nostra nave. Sia Treu sia l’ex ministro considerano sciagurata questa soluzione, che allunga i tempi di completamento del range (15 F-35B) assegnati al Cavour.

Seconda considerazione: con l’uscita della GB dalla UE, l’Europa ha solo due portaerei, una francese e l’italiana: contro un forte aumento di potenziale di altre marine nel Mediterraneo, che anche sui conflitti per la pesca si fanno valere.

Capisco che sto scrivendo una lungaggine, ma mi sembra doveroso riportare questi brani del commento dell’ex ministro Trenta nell’occasione.

“Il mio cuore - scrive l’ex ministro della Difesa - subì un nuovo duro colpo: la cessione delle nostre ultime due fregate Fremm all’Egitto”. L’ha anche detto nel suo discorso l’ammiraglio Treu. Attenzione, “A seguito di ciò, l’Italia ora dispone di un numero totale di unità di prima linea, ossia di caccia e di fregate, inferiore persino all’Algeria, oltre che all’Egitto e alla Turchia”.

“Stiamo attenti a sottovalutare il rango dell’Italia nel Mediterraneo. Oggi la Turchia ha 26 unità di prima linea (caccia e fregate) contro 14 dell’Egitto, 15 dell’Algeria e 12 dell’Italia, mentre per quanto riguarda le corvette/pattugliatori,

la Turchia ne ha 37, l’Egitto 40, l’Algeria 6 e l’Italia 10. Credo che questi dati parlino da soli. E bisogna considerare anche il sottodimensionamento della marina in termine di Personale. È ora di capire che l’Italia non può permettersi una Marina depotenziata, come non può permettersi il depotenziamento di nessuna delle Forze Armate. Il momento non lo permette. Le scelte siano ispirate da priorità strategiche”.

Mi fermo, anche se l’intervento dell’ex ministro, suffragato dalle amarezze dell’ammiraglio Treu, meriterebbero paginate di grandi giornali. Dicevano i romani, che se ne intendevano: “Si vis pax para bellum”. Forse stiamo dimenticando la memoria storica.

Assocostieri: bene la guida

plicazione dei contenuti della Guida tecnica, che avrà lo scopo di vigilare sull’applicazione della guida stessa, apportare eventuali miglioramenti e, infine, agevolare la realizzazione di una Regola tecnica.

In uno con l’emissione della Guida Tecnica è necessario procedere con la risoluzione degli ulteriori colli di bottiglia per l’avvio delle operazioni small scale LNG.

Assocostieri ha promosso nelle sedi competenti la modifica del regolamento adottato con il decreto MEF 15 dicembre 2015, n. 225 riguardante l’esenzione dall’accisa per il GNL ed il GPL.

L’adeguamento è ritenuto di prossima adozione e permetterà anche al GNL ed al GPL di usufruire dell’esenzione di accisa prevista dal diritto comunitario (Direttive 2003/96/CE e 2008/118/CE) e dal TUA (al punto 3 della tabella A allegata al D. Lgs. n. 504/1995) per tutti i carburanti impiegati per la navigazione, se diversa dal diporto.

“È importante che l’applicazione di una previsione che discende da fonti normative primarie ed europee - ha dichiarato Diamante Menale, presidente di Assocostieri - trovi applicazione nella normativa secondaria, in questo caso i regolamenti del MEF, per non lasciare spazio a dubbi interpretativi e non pregiudicare le operazioni dei diversi operatori che stanno avviando le operazioni di bunkeraggio GNL tra il 2021 ed il 2022”.

Assocostieri, Associazione di categoria aderente a Concommerce imprese per l’Italia, rappresenta, a livello nazionale, la logistica energetica indipendente composta da aziende a capitale privato che operano nel settore degli oli minerali, dei prodotti chimici, del GPL, del biodiesel, dei depositi di GNL small scale e da tutti i terminali di rigassificazione di GNL. Aderiscono all’Associazione anche gli armatori attivi nel settore del bunkeraggio marino nei porti italiani.

ALIS a Manduria

Reni di Manduria, ospiti di Bruno Vespa, nel cuore delle campagne pugliesi.

Nel primo talk i presidenti delle AdSP Andrea Annunziata, Pino Musolino, Sergio Prete e Ugo Patroni Griffi, insieme ai presidenti delle Commissioni di ALIS Matteo Arcese (Affari Europei), Luigi D’Auria (Trasporto Internazionale), Domenico De Rosa (Intermodalità Marittima e Autostrade del Mare) e Alessandro Valentini (Intermodalità Ferroviaria) sono stati moderati dal direttore di Economy Sergio Luciano e hanno evidenziato le necessità di un comparto strategico come quello logistico specialmente nel Centro-Sud ribadendo l’urgenza di approvare riforme ed interventi volti alla semplificazione amministrativa, alla modernizzazione delle infrastrutture e alla ritrovata centralità del nostro Paese come piattaforma logistica strategica al centro del Mediterraneo”.

“Il secondo talk, che è invece stato moderato da Bruno Vespa, ha visto uno stimolante confronto tra il viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Alessandro Morelli, il capo di gabinetto della Regione Puglia Claudio Stefanazzi, il presidente

della Commissione ALIS su Interporti e Hub Logistici Strategici Giancarlo Cangiano e il presidente del Gruppo Casillo Pasquale Casillo. Sul tema anche il viceministro Morelli ha sottolineato come “La

rappresentazione del Sud fino ad oggi è stata quella di un freno a mano tirato ma ora, grazie al PNRR, avremo finalmente l’opportunità di compiere un cambio di passo. Morelli ha poi aggiunto che il

Governo sta lavorando per rendere strutturali le misure incentivanti per l’intermodalità Marebonus e Ferrobonus, intervento che, come ribadito dal presidente Grimaldi, ALIS chiede d tempo.

TENSIONI SUI PREZZI DELLE AUTO

Quelle nuove costano di più



BOLOGNA – Cresce il prezzo delle automobili nuove in Italia. Nei primi sei mesi del 2021 i prezzi delle auto nuove sono infatti aumentati in media del 2,8% rispetto ai primi sei mesi del 2020. Si tratta di un incremento importante, considerato che è superiore rispetto all’aumento fatto registrare nello stesso periodo dal tasso di inflazione (+0,9%). Secondo l’Osservatorio Autopromotec, che ha elaborato i dati citati sulla base degli indici Istat dei prezzi al consumo per l’intera collettività, l’incremento dei prezzi delle auto nuove rilevato nel primo semestre del 2021 è dovuto alla ritrovata possibilità di spostamento, fortemente penalizzata nella prima metà del 2020, durante i mesi più duri della pandemia. A incidere sulla crescita dei prezzi c’è anche l’introduzione degli incentivi governativi per l’acquisto di nuovi veicoli, che ha stimolato la ripresa della domanda.

Dall’elaborazione dell’Osservatorio Autopromotec emergono indicazioni significative anche

riguardo i prezzi delle auto usate, in risalita dopo un lungo periodo di calo dovuto soprattutto alla co-

siddetta demonizzazione del diesel. Nel primo semestre del 2021, infatti, il prezzo delle auto usate ha fatto registrare appena lo 0,3% in meno rispetto al primo semestre del 2020. Nel 2019 i prezzi delle automobili usate erano calati del 2,7% rispetto al 2018 e nel 2020 erano diminuiti dell’1% rispetto al 2019: segnali che lasciavano presagire una risalita dei prezzi dell’usato.

Tra i fattori che hanno determinato la risalita dei prezzi delle vetture usate c’è anche la crisi dei semiconduttori, i componenti indispensabili per fabbricare le automobili moderne: una crisi che ha rallentato la produzione e la consegna delle auto nuove e ha quindi spinto il mercato verso un aumento della domanda dell’usato.

Infine, per quanto riguarda i prezzi dell’assistenza auto, nei primi sei mesi del 2021 l’incremento più marcato ha riguardato la manutenzione e la riparazione (+1,3%). Più contenuti, invece, gli aumenti dei prezzi per lubrificanti (+1%), pneumatici (+1%) e pezzi di ricambio e accessori (+1%).

Dinamica dei prezzi delle autovetture e dei servizi di assistenza alle auto

VOCI DI SPESA	Variazione % 1S 2021 su 1S 2020
ACQUISTO AUTO	
AUTO NUOVE	2,8%
AUTO USATE	-0,3%
ASSISTENZA AUTO	
Manutenzione e riparazione mezzi di trasporto privati	1,3%
Lubrificanti	1,0%
Pneumatici auto	1,0%
Pezzi di ricambio e accessori per mezzi di trasporto privati	1,0%
MEDIA PONDERATA	1,2%
Indice generale dei prezzi al consumo	0,9%



Vintage 2020: 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.

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics

--- ALL'INTERNO ---

Federdistribuzione e Assologistica: intesa sulla logistica integrata.	a pag. 4
Controlli mercato e merci false: nuovo accordo Dogana e CdC.	a pag. 4
Venezia e le crociere negate: ecco le proposte Confitarma.	a pag. 4
Strapotere di noli: nasce Kosmokronos.	a pag. 5
Colonnine di ricarica proposta in membership.	a pag. 5
Surgelati senza tracciabilità.	a pag. 5
Regioni, politica e impresa sul bypass del ponente ligure.	a pag. 6
Moby e Tirrenia per i quattro zampe.	a pag. 6
Cambiare bandiera alla barca: quanto costa in Italia e altrove.	a pag. 7
Swan nella “Copa del Rey”.	a pag. 7
Elica senza problemi con le Ewol in titanio.	a pag. 7
L’Azimut 68 si fa in tre.	a pag. 7
Quelle nuove costano di più.	a pag. 8
Noleggiare la propria barca, si può?	a pag. 9
Darsena Europa a passo di lumaca.	a pag. 9

la pagina dei lettori

Noleggiare la propria barca, si può?



Nella foto: Barche all'ormeggio.

Pare che ci sia parecchia confusione (e ti pareva!) sulle disposizioni fiscali relative al noleggio occasionale della propria imbarcazione. Ci scrive da Talamone G.G.:

Un amico mi ha chiesto di noleggiargli il mio gozzo cabinato di 11 metri per una settimana, ma mi spaventa cadere sotto la mannaia del fisco che mi dicono considera l'operazione come commerciale. Mi spiegate meglio?

*

Antonio Siclari, presidente di Assormeggi, risponde meglio di quanto potremmo noi. La differenza sostanziale tra il noleggio occasionale e il noleggio "ordinario" di unità da diporto, risiede nella natura non commerciale del primo. Il noleggio occasionale della propria imbarcazione non costituisce un "uso commerciale dell'unità" e i proventi, solo se i contratti hanno una durata complessiva non superiore a 42 giorni, possono essere assoggettati a una imposizione sostitutiva del 20% da versare con Mod. F24 recante il codice tributo 1847. Il noleggio occasionale è previsto nei soli casi di imbarcazioni o navi da diporto iscritti nei registri nazionali (art. 49-bis del Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n. 171). Le copie delle comunicazioni, con le relative ricevute di trasmissione, e dei contratti di noleggio, devono essere tenute a bordo dell'imbarcazione o nave da diporto, a disposizione degli Organi di controllo. Si ricorda che, a seguito delle modifiche recate dall'art. 20 del D.lgs. n. 160/2020 all'art. 49-bis del Codice, il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere assunti dal titolare, dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione, ovvero attraverso l'utilizzazione di altro personale, con il solo requisito del possesso, da almeno 3 anni, della patente nautica di cui all'art. 39 del Codice, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto.



LIVORNO – Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro. Promessa non da marinai.

A.F.

Darsena Europa a passo di lumaca

Il recente richiamo del consulente marittimo Angelo Roma ai nuovi termini temporali per la messa in opera della Darsena Europa ha spinto un giovane operatore portuale di Livorno, F.D. a farci questa domanda:

*

Ricorda bene, anzi benissimo. E c'è anche chi, con il pessimismo della ragione, ritiene poco realistica anche la data indicata da Angelo Roma. A mio parere ci sono almeno due ordini di problemi.

Il primo è che si tratta di un'opera importante, basata su una serie di vasche di colmata che non sono state stabilizzate e che pur dovendo raccogliere anche i fanghi di dragaggio dei nuovi fondali non saranno facilmente stabilizzati: compito che tra l'altro il progetto - e presumibilmente la gara - scaricano sul costruttore-finanziatore.

Il secondo è che c'è una opposizione ancora consistente da parte del territorio pisano, malgrado le tante assicurazioni che l'opera non impatterà negativamente sulle loro spiagge. Non si è ben capito se è solo una posizione partitica o se ci sono ragioni ambientali di fondo. Anche la parte burocratica, commissario a parte, non è semplice. Infine, malgrado i tempi siano cambiati e le nuove tecnologie consentano quando mezzo secolo fa non si poteva nemmeno sognare, queste grandi opere sono state sempre lente. Vi inferiamo due "chicche" che il solito Angelo Roma ha ripescato sulla costruzione della Darsena Toscana. Notare i tempi: poi potete fare le vostre considerazioni.

1968 - Prima nave portacontainers a Livorno.

Si tratta della LOS ANGELES, della società americana "Sea Land" che ottiene il permesso "provvisorio" di operare all'Alto Fondale, in attesa che si realizzi a Livorno un vero e proprio terminal contenitori, (la futura Darsena Toscana, il cui terminal contenitori verrà inaugurato il 17.11.1980 con una nave americana portachiante della Lykes Line, la MARJORIE LYKES).



17 Novembre 1980 la portachiante statunitense MARJORIE LYKES, della compagnia americana Lykes Line, inaugura ufficialmente la Darsena Toscana, dopo 17 anni dal progetto. La nave sbarca 75 contenitori e 1500 ton. di merci. Notare ancora i piazzali incompiuti ed una sola gru per la movimentazione dei containers. A poppa della nave il vecchio pontone LIVORNO della ditta Neri



[LO SAPEVI CHE...?]

INFO E TERMINI DI PRESENTAZIONE PER LA DOMANDA DI ACCESSO PROROGATI DAL 1° AL 30 SETTEMBRE 2021

Gli investimenti effettuati nel 2021 sono recuperabili fino al 50% nel 2022 come credito di imposta Decreto sostegni bis (del 25/05/2021) - articolo 67 / comma 10 e seguenti.

BONUS PUBBLICITÀ 2021

Per maggiori approfondimenti:
<https://notiziario.uspi.it/>
<https://informazioneeditoria.gov.it/>

Contattaci al numero 0586 893358
stefano.benenati@lagazmar.191.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Paroli a Livorno e il TCO

non si lamenta di questi tempi è il terminal labronico delle rinfuse, il TCO, dove il sale - per l'esattezza cloruro di potassio - sta arrivando come novità con forti quantitativi. A inizio settimana la "F.C. Lawrence", una nave da 200 metri e 21 mila tonnellate, ha cominciato a scaricare un carico pieno (oltre 20 mila tonnellate) proveniente dall'America del Nord.

Il cloruro di potassio è destinato alle industrie chimiche del Centro Italia e a quanto pare il traffico, relativamente nuovo per il TCO, integra e in parte sostituisce quello che era caratteristico di Piombino. Concorrenza interna nel "sistema"? Più che altro sembra un problema di rese, per le quali - in senso generale - il terminal livornese risulta essere al top a livellone nazionale.

*

Non sono, ovviamente, tutte rose. In questo periodo è calato decisamente uno dei traffici di rinfuse più caratteristico per lo stesso TCO, il cippato. Lo si vede anche dall'esterno: le montagne marroni, che si stagliavano sempre sulla calata e per le quali erano state installate anche le nuove benne, sono molto diminuite. Sembra essere la conseguenza dell'aumento dei costi del trasporto, che su una merce povera come quel tritume di legno incide. Anche i vari clorurieri erano relativamente "poveri": ma il loro prezzo è molto aumentato, quindi sostiene il costo del nolo. L'altalenata tra costi della materia, costi del

trasporto e costi della manodopera portuale rimane variabile. E i porti si adeguano come possono.

*

Il TCO del resto è l'eterno...mi-grante. Sono anni che sulla base del piano regolatore il terminal avrebbe dovuto trasferirsi sulla sponda Est della Darsena Toscana, tra il Lorenzini e lo sbocco del Canale dei Navicelli. Una storia costellata di progetti, di proposte e controproposte, con prospettive di maggiori aree anche se di un po' meno banchina. Una storia che nasce, come tutti i livornesi sanno, dal progetto di creare con la Porto 2000 un grande terminal traghetto che dovrebbe inglobare anche la calata Orlando. La cordata che ha vinto anni fa la gara al momento però è in stand-by e sollecitare risposte è come brancolare nel buio. Di concreto, si può solo registrare che le crociere - il pane quotidiano per la Porto 2000 - sono lentamente riprese in molti porti ma ancora non toccano Livorno. Vorrà dire qualcosa?

*

L'Avvisatore della torre blu all'ingresso del Mediceo registra, sempre di questi tempi, una ripresa dei traffici delle auto nuove allo sbarco - grazie in particolare alle mega-navi garage di Grimaldi - della cellulosa - pezzo forte per Livorno e per la Compagnia Portuale - e delle chiacchiere. I container sono in leggero aumento, con una componente crescente del traffico dell'Alleanza con il Nord America. I traghetti per le isole maggiori tirano come sempre in stagione e la componente di turismo straniero è in parte sostituita da quella del turismo del Nord Italia, che nel passato andava all'estero. In sostanza il porto di Livorno si difende. E di questi tempi non è poco.

*

Questa specie di riassuntino dello stato dell'arte non può ignorare l'AdSP e il suo lavoro. Luciano Guerrieri sta cercando, con la consueta capacità diplomatica e un'infinita pazienza, di districare la matassa di temi, contenziosi e scontri che ha trovato in eredità. Da quando si è insediato, più che altro sta ascoltando: e gli viene dato atto che sta recuperando fiducia nell'ente. Certo, la matassa è complicata: e non aiuta tutto lo staff, dove esistono all'interno dell'Autorità visioni diverse, qualche scontro intestino e anche nessuna incertezza invece della da tempo scontata sostituzione nella carica di segretario generale di Massimo Provinciali con Matteo Paroli. Il Comitato di Gestione ieri dovrebbe aver ratificato la proposta di Guerrieri per l'incarico all'avvocato Paroli, che comunque entrerà nella carica solo quando terminerà il contratto con Provinciali. Quest'ultimo dovrebbe scadere i primi di settembre ma può darsi che voglia attecchire il ritorno a Roma, dove lo aspetta un posto di dirigente al Ministero, in una direzione che per legge non si occupa di portuali.

L'avvocato Paroli da parte sua ha chiuso il contratto di segretario generale ad Ancona e dal 1° agosto torna in servizio all'AdSP labronica, al momento come dirigente (grado che aveva maturato già al momento del "distacco" ad Ancona) in attesa della poltrona ancora occupata da Provinciali.

Consegnata "MSC Seashore"

marinare - il direttore del cantiere di Fincantieri Roberto Olivari, ha consegnato al Comandante di MSC Seashore Giuseppe Galano un'ampolla contenente l'acqua che per la prima volta ha toccato lo scafo quando, all'inizio di quest'anno, la nave è stata messa in galleggiamento.

"La costruzione di MSC Seashore costituisce un investimento che - da solo - genera una ricaduta sull'economia italiana di quasi 5 miliardi di euro e ha richiesto nel corso degli ultimi 2 anni l'impiego di 4.300 maestranze. Inoltre, con la sua entrata in servizio, questa nostra nuova ammiraglia attiverà un importante volano economico e di impiego, generando un'ulteriore ricaduta economica altrettanto significativa ogni anno" ha commentato Pierfrancesco Vago, executive chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC. "Nel contesto attuale, la consegna di questa nostra nuova nave rappresenta quindi un segnale decisivo e di «ragionato» ottimismo, che testimonia la fiducia del nostro Gruppo sia nel futuro del settore crocieristico, sia nella capacità della «manifattura» e dell'industria italiana. In totale il nostro piano di investimenti in Italia con Fincantieri - oltre alle tre navi già realizzate, inclusa MSC Seashore - prevede al momento la costruzione di altre cinque unità, in grado di generare un ulteriore beneficio economico complessivo per il Paese di oltre 13 miliardi."

MSC Seashore dispone tecnologie e impianti di ultima generazione in grado di ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente. Ciò comprende sistemi ibridi di lavaggio dei gas di scarico (EGCS) e sistemi selettivi di riduzione catalitica (SCR) all'avanguardia, ottenendo una riduzione del 98% delle emissioni di ossido di zolfo (SOx) e riducendo le emissioni di ossido di azoto (NOx) del 90%. Il sistema di trattamento delle acque reflue è stato progettato in linea con la risoluzione MEPC 227(64) dell'Organizzazione Marittima Internazionale e raggiunge standard di purificazione più elevati rispetto alla maggior parte degli impianti di trattamento delle acque reflue presenti a terra.

MSC Seashore è la prima nave Seaside EVO, un'evoluzione della rivoluzionaria classe Seaside e va ad aggiungersi alle navi gemelle MSC Seaside e MSC Seaview, entrate in servizio rispettivamente nel 2017 e nel 2018. Questa classe di navi è nota per le sue caratteristiche di design innovative e glamour ed è stata concepita con l'obiettivo di avvicinare gli ospiti al mare. MSC Seashore offre una serie di funzionalità, luoghi ed esperienze completamente nuovi per gli ospiti, poiché il 65% delle aree pubbliche è stato reinventato per migliorare ulteriormente l'esperienza degli ospiti a bordo. La nave offre 13.000 mq di spazi esterni, con un'ampia scelta di lounge bar e ristoranti all'aperto, piscine e aree per rilassarsi e prendere il sole, nonché diversi punti panoramici per ammirare suggestive viste sul mare.

MSC Seashore in numeri: Lunghezza/larghezza/altezza: 339 /41m/76m - Stazza lorda: 170.400 tonnellate - Ospiti: 5.877 - Cabine: 2.270 - Membri dell'equipaggio: 1.648 - Velocità massima: 22,4 nodi circa - Ammiraglia della flotta MSC






LOGI83
Progettiamo efficienza. insieme.



GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING



INGEGNERIA LOGISTICA



TRASPORTI E MONTAGGI



LOGISTICA PER E-COMMERCE

Sede legale: Via Raffaello Sanzio, 52/R - 50013 Campi Bisenzio (Firenze)
Cell. +39 331 2703912 - Tel. +39 0574 1940340
info@consorzilogi83.it - www.consorzilogi83.it

Crociere - 19sima nave della flotta MSC Crociere.

Senza soste la crescita

ai 130 mila di fine 2010.

Gli impianti di GNL small scale dal primo gennaio al 30 giugno 2021 sono cresciuti nel Paese complessivamente da 139 a 165. Sono 114 le stazioni di servizio con GNL; 103 quelle che riforniscono camion e auto, +9, stabili a 11 quelle solo per auto. Forte crescita delle vendite di camion: 576 immatricolazioni solo da gennaio a

maggio (circa il doppio dello scorso anno) per un totale di 3.585 mezzi circolanti, cui ne vanno aggiunti circa 500 immatricolati all'estero. Nel trasporto terrestre a GNL l'Italia conferma la leadership europea.

Anche in Italia, fanalino di coda per navi a GNL e punti di approvvigionamento (solo due imbarcazioni e un punto di rifornimento, rispetto alle circa 450 in navigazione e alle decine di punti di rifornimento attivi nel mondo) si segnalano nuove iniziative. Con bandiera italiana in arrivo entro il prossimo anno due nuove navi da crociera, due rimorchiatori e una chiatte bunker. In cantiere un nuovo traghetto, una nave cisterna e altre navi

da crociera che entreranno in servizio nei prossimi anni.

In ambito marittimo un impulso potrà venire dall'attesa Guida Tecnica per il rifornimento di GNL nei porti elaborata dai Vigili del Fuoco dopo audizioni con i soggetti interessati. I depositi costieri in Italia saranno riforniti da navi cisterna estere.

Con l'ingresso sul mercato di un terzo produttore di bioGNL si consolidano le prospettive del metano liquido a impatto climatico neutro. Lo SSLNG Watch recensisce altri 4 impianti in costruzione e tre autorizzati, oltre a 10 progetti annunciati. Da una sola nel 2020 sono passate a 15 le reti isolate alimentate a GNL in Sardegna.

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di
Spedizioni Marittime

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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

Stampato su carta
ecologica





120
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 Bottegghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph.: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com



YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER



CONTAINER DA 10' A 45'
STANDARD O SPECIALI



VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO
O DI LUNGO TERMINE
ANCHE CON RISCATTO



CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO



AMPIA DISPONIBILITÀ DI
CONTAINER USATI,
RIPARATI E CERTIFICATI



SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E
CONTROLLO REMOTO

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO



Idea Freddo
www.ideafreddo.it



NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI



Stock Solution
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI



QuickBox
www.quickbox.info



+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

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