

DAI CONTEGGI DEL CODACONS PER GLI ITALIANI

Così il “mostro” inflazione

Al futuro governo suggerimento di tariffe
“amministrate” - Intanto il gas diventa oro

**Federagenti:
le guerre
'sconosciute'**

ROMA – Il richiamo è duro, ma affronta realtà altrettanto dure. Odessa, Chornomorsk, Bab-El-Mandeb, Ashdod, Stretto di Taiwan, Kherson, Bosforo e Dardanelli, Suez. In un Occidente, in un'Europa e in un'Italia cronicamente distratti, al punto che anche la “guerra in casa”, quella in Ucraina, ha perso gli onori delle prime pagine, questi nomi possono significare poco o nulla. Non per chi opera come Federagenti nel campo dei traffici marittimi e dell'inter-scambio mondiale via mare.

“Perché questi nomi di porti sparsi nel mondo - sottolinea Alessandro Santi, presidente della Federazione italiana degli Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi - sono altrettanto punte dell'iceberg di conflitti e di guerre, sempre meno locali e sempre più globali che stanno impattando su nodi strategici del commercio mondiale dal Mediterraneo all'Africa Occidentale e Orientale, dal Mar Nero al Mare della Cina, dal Centro America al Sud Est asiatico, alla Corea”.

“In queste aree e in questi porti - sottolinea Santi - le scelte geopolitiche hanno preso il sopravvento sulle scelte economiche e commerciali perché il controllo sui flussi di merci e persone con effetti già presenti e potenzialmente devastanti per l'economia e la vita delle (segue in ultima pagina)

ROMA – Il ritorno delle vacanze ha messo gli italiani di fronte alla preannunciata, pesante eredità del passato governo: l'inflazione ancora elevatissima e pari al 7,9% a luglio, è una tragedia per i consumatori - scriveva nei giorni scorsi il Codacons - e avrà effetti pesantissimi sull'economia nazionale: proprio su questo punto il nuovo governo - sottolinea - dovrà dimostrare di saper intervenire in maniera rapida ed efficace, arrestando il salasso in corso da parte delle famiglie. Lo afferma il Codacons analizzando i dati Istat diffusi dall'Istat.

Sempre secondo Codacons il tasso di inflazione al 7,9% si traduce a parità di consumi in una maggiore spesa pari a +2.427 euro annui per la famiglia “tipo”; che raggiungono +3.152 euro annui per un nucleo con due figli, considerata la totalità dei consumi di una famiglia - calcola il Codacons.

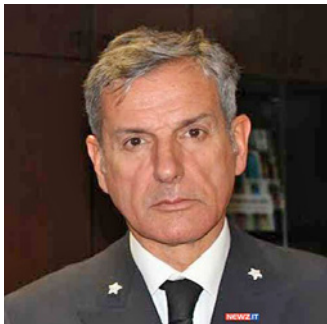
Considerato l'andamento complessivo dell'inflazione nel nostro Paese questo significa che, a parità di consumi, gli italiani subiscono nel corso dell'anno un aggravio di spesa pari a complessi +53,5 miliardi di euro per l'acquisto di beni e servizi rispetto al 2021, di cui 10,9 miliardi di euro solo per la spesa alimentare a causa proprio dell'aumento di prezzi e tariffe.

“Siamo in presenza di una vera e propria emergenza nazionale che avrà effetti pesanti sull'economia e sulle condizioni economiche delle famiglie” - spiega il presidente di Codacons Carlo Rienzi. “L'unica soluzione concreta riguarda un contenimento strutturale dei prezzi dei beni primari, attraverso misure in grado di abbattere listini e tariffe e riportare gli uni e le altre a livelli accettabili, anche ricorrendo a tariffe amministrate: una strada che il governo Draghi aveva scelto di non seguire, lasciando milioni di italiani in balia di inflazione e speculazioni”. (segue in ultima pagina)



Nella foto: La spettacolare immagine della burrasca su una nave da crociera nel Mar Ligure.

Agostinelli sui porti della Calabria



Andrea Agostinelli

RIMINI – La posizione dell'Italia nel bacino del Mediterraneo ha da sempre caratterizzato il nostro Paese come “piattaforma” fisica, culturale, economica e politica di ponte e di connessione tra tre continenti. Questa vocazione è stata vissuta ed interpretata in modi diversi a seconda del contesto storico ma viene oggi riproposta come strategica sia per il nostro Paese che per il contesto globale. È stato il tema del meeting di Rimini sull'“amicizia tra i popoli”: in questo contesto, nella sessione intitolata “Mare nostrum: Il Mediterraneo, (segue in ultima pagina)

Breaking news: “Tout va très bien, madame...”

LIVORNO – Rieccoci, dopo due settimane. E per non perdere tempo, voilà una estrema sintesi delle notizie dei giorni scorsi, scelte apposta per voi.

Economia: l'industria italiana corre ed esporta, tanto che si parla di boom: nel trimestre marzo-maggio +2,35 secondo l'Istat. Si ipotizza una crescita dell'economia del 3% nel 2022 contro il -3% dell'Germania e il 1,5% della Francia e Spagna. Elettronica, tessuti e abbigliamento, macchinari e apparecchi elettrici guidano la crescita della produzione. Tout va très bien, madame la marquise?

Portacontainer a vela, c'è chi ci crede. Come feeder su rotte medio-brevi con venti costanti e vele rotative. È il vecchio sogno che viene ciclicamente ripreso. Torna bene la vignetta del poveraccio in sedia a rotelle che si fa trascinare non da un motore ma da una barca a vela...



Savino Del Bene, il gruppo fiorentino della logistica diventato uno dei principali attori sul mercato internazionale, ha acquistato la livornese Francesconi, sua agenzia marittima e referente sul porto. Confermando l'impegno all'integrazione della sua catena logistica, ormai sviluppata anche sul cargo (segue in ultima pagina)

GENOVA – Piatto ricco, mi ci ficco: il vecchio proverbio sta diventando do un grande business, tutto legato alla crescita esponenziale della flotta mondiale per le crociere. Che in agosto ha segnato un record assoluto, spingendo la programmazione generale diede grandi compagnie a ipotizzare navi ancora più grandi e più lussuose.

Contro il richiamo della crociera non ha potuto niente anche la raffica di burrasche sul mare che ha caratterizzato la seconda metà di agosto, con spettacolari scene di fulmini come quella qui sopra, immortalata dal fotografo Yohan Laurito con una nave da crociera - potentemente illuminata - sullo sfondo. Un'immagine che abbiamo voluto scegliere per il suo valore simbolico nell'edizione di ripresa delle nostre pubblicazioni dopo le ferie della tipografia.

Il boom delle crociere trascina tutto l'indotto, che vede l'Italia in testa nel mondo. Grazie a un vero e proprio rush commerciale di navi da allestire - scrive Star Communications - De Wave, gruppo leader nel settore dell'allestimento navale di navi da crociera e grandi yacht, ha completato e si è aggiudicato dall'inizio dell'anno a oggi nuove commesse per un valore complessivo per oltre 104 milioni di euro.

Presso i Cantieri Mariotti dopo aver consegnato la Seabourn Venture, il gruppo De Wave è ora impegnato a bordo di una nave gemella (prevista in consegna nel 2023, partecipando alla realizzazione di suite extralusso che caratterizzeranno queste unità della compagnia top luxury del gruppo Carnival. Sempre a giugno sono stati completati i lavori a bordo della Resilient Lady (gruppo Virgin) realizzata nei cantieri Fincantieri di Sestri Ponente, per un valore di circa 40 milioni di Euro ora De Wave collabora alla realizzazione della quarta nave di questa serie, la Scarlett Lady. E sempre a fine giugno sono stati completati i lavori per 10 milioni a bordo della Norwegian Prima realizzata da Fincantieri a Marghera.

Sul fronte delle nuove commesse, il primo contratto firmato con Oceania Cruises prevede il (segue in ultima pagina)

MSC e MOBY: il previsto Rubicone

LIVORNO – C'è anche chi si meraviglia della meraviglia sull'operazione MSC-Moby: come se non fosse chiaro che l'operazione di salvataggio del gruppo Onorato, cominciata con l'impegno “personale” della famiglia Aponte, non si sarebbe fermata a un salvagente lanciato tra le onde. Oggi il gruppo della Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO
IN ALTA STAGIONE OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!

Moby e Toremar, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a 100 partenze al giorno che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversie di soli 45 minuti.

La formula **Più Prima** ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello predistinto, salvo disponibilità.

MOBY
cavalieri di Santorini, Italia

Toremar

PARTI PRIMA!

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it

GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

**SOLUZIONI EVOLUTE
PER IL TUO MAGAZZINO**

- VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI
- PROGETTAZIONE SU MISURA
- MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA
- SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI
- SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

DALMINE
LOGISTIC SOLUTIONS

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
(A PAGINA 4)**

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

Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com
Via Firenze 115/121
57121 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

GRUBER
LOGISTICS

we move mountains

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

IMBARCATO DA FHP NEL PORTO DI MARINA DI CARRARA

Maxi-modulo record per il Canada



Nella foto: I protagonisti dell'operazione davanti al maxi-modulo.

MARINA DI CARRARA – È stato imbarcato nel porto carrarino da FHP il modulo più grande mai costruito in Toscana del peso di ben 2.800 tonnellate. La complessa operazione ha coinvolto un centinaio di persone e sono state necessarie ben settantamila ore di lavoro per condurla a termine.

È stata la nave Big Lift Barenz a trasportare le 2.800 tonnellate del modulo dal terminal di Carrara, gestito dal Gruppo FHP, al porto di Kitimat, nella Columbia Britannica, in Canada.

Il modulo fa parte di un grande progetto energetico industriale che prevede la costruzione e la gestione di un terminale per la liquefazione, lo stoccaggio e il carico di gas naturale liquefatto (GNL) in Canada.

Bolloré, tra primi 10 Global Freight Forwarder, presente in 111 paesi, nell'ambito del progetto con destinazione Canada, ha acquisito il lavoro di Grillage e Seafastening dal cliente finale ed ha selezionato il gruppo FHP come partner per questa importante sfida per il carico del più grande modulo mai costruito ad oggi in Toscana.

Il gruppo FHP è chiamato ad effettuare l'attività di prefabbricazione della carpenteria di supporto al trasporto marittimo dei moduli ("grillage") presso l'officina meccanica di FHP Lifting, società del Gruppo specializzata nelle attività di fornitura e progettazione di sistemi speciali per la movimentazione ed il sollevamento delle merci, che si occupa anche dei montaggi sulla nave con il supporto delle

squadre specializzate del terminal di Carrara.

Sempre nell'officina meccanica di Lifting è stato prefabbricato tutto il necessario per il sea-fastening che è stato montato sulla nave prima della partenza dallo scalo carrarino alla volta del sito finale in Canada. Si tratta di circa 800 tonnellate totali di materiale costruiti secondo l'ingegneria del cliente finale, prefabbricato, assemblato e montato sulla nave prima della spedizione verso il Canada.

Alessandro Becce, ad FHP Holding Portuale: "Il porto di Carrara ricopre un importante ruolo nelle strategie di sviluppo FHP: vogliamo continuare a crescere nel Project Cargo insieme alle basi di Marghera e Monfalcone condividendo best practices e integrando servizi a valore aggiunto per i clienti, ma anche nei traffici tradizionali Carrara sta riacquistando un ruolo di prim'ordine, facendo squadra con gli altri terminalisti per aumentare il valore che il porto genera in termini di traffici e di ricadute per il territorio".

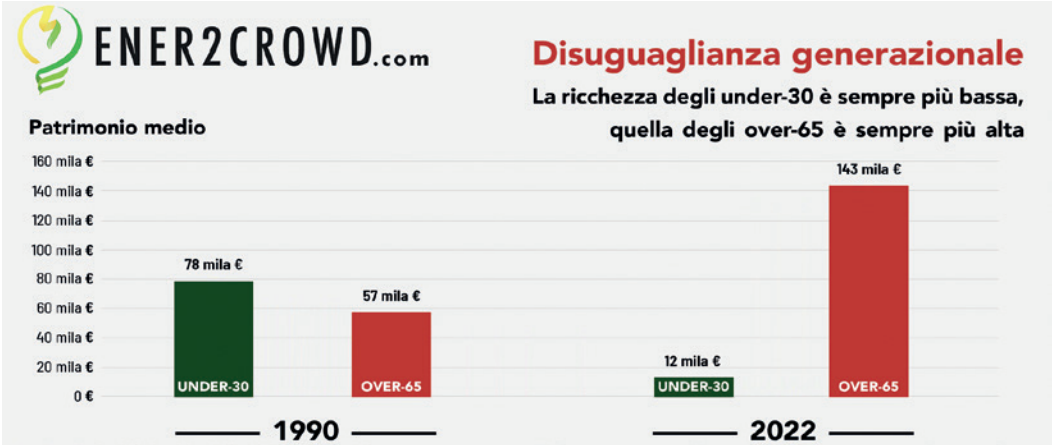
Elisa Di Sano, project director Bolloré Italia "È una grande soddisfazione aver coordinato tali operazioni con il supporto del team di FHP e indirettamente tutta la filiera coinvolta nella spedizione. Abbiamo lavorato con un gruppo di professionisti sempre disponibili ad accogliere le esigenze del cliente e del progetto."

Mario Sommariva, presidente AdSP Mar Ligure Orientale: "Il porto di Marina di Carrara si dimostra una volta di più pronto a reagire

agli stimoli sempre più sfidanti del tessuto industriale del territorio. AdSP del Mar Ligure Orientale continuerà a sostenere questa strategia di sviluppo che deve vedere nel nuovo Piano Regolatore Portuale e negli imminenti lavori per il nuovo waterfront le tappe fondamentali per costruire il futuro."

DALL'INDAGINE SUL DIVARIO GENERAZIONALE DELLA RICCHEZZA

I giovani italiani sempre meno abbienti



ROMA – Sono stati da poco diramati i risultati di una analisi di Ener2Crowd.com, la prima piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico sulla distribuzione della ricchezza in base alle fasce d'età in Italia.

Punto debole del Belpaese è l'enorme debito pubblico, ma il risparmio privato in Italia è tra i più elevati al mondo. «Da questo punto di vista l'italiano è una saggia e previdente formica che non ama fare debiti: al netto degli immobili, il risparmio privato dei nostri connazionali ammonta a 4.200 miliardi di euro, circa due volte e mezzo il pil nazionale» osservano gli analisti di Ener2Crowd.

com, la prima piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico.

Una cifra pari al 13,6% del risparmio privato dell'intera Unione Europea che ha raggiunto ormai un picco di 31.000 miliardi di euro. Una montagna di denaro che – sia in Italia che in Europa – giace per lo più bloccata in depositi improduttivi, senza riparo dai morsi inferti dall'inflazione che già a giugno è arrivata all'8% erodendo il potere di acquisto degli italiani.

«La nostra è una ricchezza di rilievo, che deve essere preservata ed

investita per le prossime generazioni» sottolinea Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore di Ener2Crowd.com. Il problema è però l'attuale distribuzione della ricchezza nel nostro Paese.

Se negli Anni '90 i risparmi in possesso degli under-30 erano pari a 78 mila euro pro-capite – addirittura di più rispetto ai 57 mila euro pro-capite di risparmio degli over-65 – oggi la situazione si è ribaltata in maniera drastica.

Nel 2022 la ricchezza degli over-65 è quasi triplicata passando a 143 mila euro, mentre i risparmi degli under-30 sono scesi a 12 mila euro, meno di un sesto rispetto agli Anni '90. Insomma la ricchezza in possesso degli under-30 è sempre più bassa, quella degli over 65 sempre più alta.

Il fenomeno è comprensibilmente determinato da fattori strutturali quali l'invecchiamento della popolazione, la diminuzione della mobilità sociale, la crescente necessità di integrare il sistema pensionistico pubblico e via dicendo.

«Ma dal punto di vista demografico sono i più giovani a comprendere meglio il sistema della finanza alternativa e ad essere interessati a fare investimenti utili all'ambiente con una propensione elevata tra i nativi digitali uomini (50,60%) e soprattutto donne (55%)» sintetizza Giorgio Mottironi, cso e co-fondatore di Ener2Crowd nonché chief analyst del GreenVestingForum.it, il forum della finanza alternativa verde.

E proprio per questo, pensando ai più giovani, Ener2Crowd ha introdotto il "Green Generation Bonus", lo strumento attraverso il quale la piattaforma vuole favorire la costruzione di ricchezza per i più giovani concedendo un +0,5% aggiuntivo al tasso di interesse per tutti gli under-24, anche qualora fossero i genitori o altri parenti ad investire per loro.

CON IL LOGO SU TUTTE LE MAGLIE DELLA SOCIETÀ CALCISTICA

MSC Crociere partner del Genoa

GENOVA – Il Genoa CFC ha confermato un accordo di partnership con MSC Crociere, terzo brand crocieristico al mondo, che sarà Second Jersey Sponsor per la stagione 22/23 e il cui logo sarà presente su tutte le maglie gara del Grifone firmate Castore.

Queste le parole del presidente Zangrillo: "Siamo orgogliosi di aver iniziato questo viaggio insieme a MSC Crociere, una realtà internazionale cui ci accomunano il forte legame con il territorio e la grande voglia di investire sulla città di Genova".

Leonardo Massa, managing director di MSC Crociere, ha dichiarato:

"Siamo particolarmente orgogliosi di questa partnership con il Genoa CFC, il club calcistico più antico d'Italia e tra i più noti a livello internazionale per la sua gloriosa tradizione, che rafforza sia il posizionamento ad alto livello di MSC Crociere nel mondo sportivo, sia lo stretto legame coltivato dalla Compagnia con i territori e le città in cui opera. La sponsorizzazione del Genoa contribuisce, in particolare, a rinsaldare ulteriormente il forte rapporto tra MSC Crociere e la città di Genova, capitale dello shipping italiano e Mediterraneo, che rappresenta da sempre il principale porto della nostra Compagnia a livello internazionale".

Come noto, MSC Crociere è il terzo brand crocieristico al mondo leader di mercato in Italia, Europa, Sud America, Golfo Persico e Sud Africa - ed è parte del Gruppo MSC, numero uno dello shipping e della logistica a livello globale con oltre 300 anni di tradizione in campo marittimo. La flotta di MSC Crociere comprende 19 navi moderne e tecnologicamente avanzate, anche dal punto di vista ambientale, destinate a crescere a 23 unità entro il 2025, con altre sei navi in opzione entro il 2030. La Compagnia è da tempo protagonista di numerose e importanti iniziative a livello ambientale e di sostenibilità, e punta a raggiungere nel medio-lungo periodo le "emissioni zero" delle proprie attività. MSC Crociere ha investito e continua a investire in maniera significativa in tecnologie ambientali di nuova generazione con l'obiettivo di sviluppare soluzioni sempre più innovative, utilizzando di volta in volta le migliori soluzioni disponibili a livello globale.

IMPORTANTE ESERCITAZIONE SVILUPPATA DALLA BRIGATA SAN MARCO

Anti-pirateria nel Golfo di Aden con la nostra Marina Militare



GENOVA – Una nave portacontainer ro-ro di bandiera italiana di proprietà della società genovese Ignazio Messina & C. S.p.A., la "Jolly Cristallo", e una unità della Marina Militare italiana, la fregata "Virginio Fasan", sono state protagoniste il giorno 8 agosto nel Golfo di Aden, di una esercitazione anti pirateria, consistente nella vera e propria simulazione di un attacco e delle conseguenti azioni di reazione della fregata italiana.

L'esercitazione rientra nel contesto delle attività condotte periodicamente dalla Marina Militare in supporto alle compagnie di armatori e finalizzate alla

sicurezza marittima, ancor più rilevante per coloro che operano in contesti particolari come il Golfo di Aden e quello di Guinea, dove il fenomeno della pirateria da tempo è presente.

Con l'occasione, Assarmatori evidenzia l'importanza della presenza di unità navali militari nazionali in un'area di cruciale interesse strategico per la salvaguardia degli interessi marittimi del Paese: e l'esercitazione conferma l'elevato livello di coordinamento raggiunto fra CINCPNAV (Comando in Capo della Squadra Navale con sede a Roma), Assarmatori e le compagnie di navigazione italiane che operano nell'area.



L'esercitazione ha comportato, una volta ricevuto l'allarme, l'invio a bordo della "Jolly Cristallo" del team della Brigata Marina San Marco a mezzo elicottero, sventando così l'attacco simulato e consentendo la ripresa delle normali operazioni commerciali.

Commentando quello che si traduce in un vero e proprio "presidio di sicurezza irrinunciabile", Assarmatori ha ribadito come "la collaborazione fra Marina Militare e Marina Mercantile sia di successo quando si creano quelle condizioni di sintonia e di simbiosi che caratterizzano ormai da tempo l'interazione fra equipaggi e militari".



Terminal di Fusina, seconda darsena

Di Blasio: “Rilancio del traffico ro/ro e più opzioni per le crociere”



Fulvio Lino Di Blasio

VENEZIA – “Dopo il via libera del Ministero della Transizione Ecologica all’utilizzo in sicurezza

della darsena Sud del terminal di Fusina – in attesa del completamento della procedura di VIA nazionale che ne dovrà decretare la compatibilità ambientale, secondo una modalità prevista dal Testo Unico ambientale (art 29 comma 3 del d.lgs 152/2006) – e dopo le ulteriori verifiche effettuate in questi giorni dall’Autorità di Sistema Portuale, è ora possibile aprire una nuova pagina per la messa in esercizio della darsena Sud”.

Si tratta della seconda darsena del terminal, la cui costruzione era stata completata in conformità al progetto già valutato positivamente con VIA nel 2012 ma i cui lavori si erano conclusi dopo la scadenza dei termini di validità quinquennali della certificazione ambientale.

«Si tratta di un’ottima notizia – commenta ancora il presidente dell’AdSP Fulvio Lino Di Blasio – perché ci consente di raddoppiare da subito le banchine, che da 2 passano a 4, sviluppando la vocazione di Fusina per il traffico ro/ro, mettendo pienamente a frutto la collocazione del terminal nella rete delle Autostrade del Mare e potenziando l’intermodalità mare/ferro grazie alla presenza di quattro binari ferroviari».

«La disponibilità di due ulteriori banchine all’interno del sistema portuale lagunare – aggiunge Di Blasio, questa volta in qualità di Commissario crociere – ci permette inoltre di aumentare la ricettività rispetto al traffico crocieristico, nell’ottica di un ampliamento degli

approdi diffusi e di ridurre al minimo le possibili interferenze del traffico passeggeri con il traffico merci. In questo modo il porto risponde alle istanze delle compagnie e degli operatori del settore crocieristico che non hanno mai smesso di considerare Venezia, destinazione di richiamo mondiale, come porto hub di riferimento per il Mare Adriatico e per le crociere nel Mediterraneo».

«Quella di Fusina è anche una storia di recupero ambientale di successo – ricorda Di Blasio – che ha visto l’Autorità impegnata nella valorizzazione e nella bonifica di un’area interessata per oltre 30 anni dalla produzione di alluminio primario: un esempio della capacità di rigenerazione e rinnovamento del porto di Venezia».

DATI DI TRAFFICO SUI PRIMI SETTE MESI

Piombino, passeggeri a livelli pre-pandemia

PIOMBINO – Torna ai livelli pre-pandemia il traffico passeggeri nel porto di Piombino. A certificarlo i dati del Servizio Studi e Statistiche dell’AdSP. Nei primi sette mesi dell’anno, 1,695 milioni di persone sono transitate dalle banchine dello scalo portuale toscano.

Nello stesso periodo del 2019, i passeggeri sono stati 1,708 milioni, appena 13 mila in più. Si tratta quindi di uno scostamento percentuale dello 0,8% mentre rispetto al 2021 il bilancio consuntivo di Gennaio-Luglio fa registrare un aumento del 21,7% e oltre 300 mila passeggeri in più.

Risultati positivi anche per i veicoli privati (auto, camper, moto e bus) al seguito dei passeggeri. Al termine di questa prima parte dell’anno sono stati movimentati 530 mila mezzi, con un aumento del 12,6% rispetto al 2019 e del 15% rispetto al 2021.

Principali indicatori di traffico	2022 GEN - LUG	2021 GEN - LUG	Var. %
Passeggeri (unità)	1.695.230	1.392.583	21,7%
Crocieristi (unità)	5.788	0	100,0%
Veicoli privati (unità)	529.232	460.295	15,0%

Principali indicatori di traffico	2022 GEN - LUG	2019 GEN - LUG	Var. %
Passeggeri (unità)	1.695.230	1.708.146	-0,8%
Crocieristi (unità)	5.788	6.718	-13,8%
Veicoli privati (unità)	529.232	469.819	12,6%

Anche per il traffico crocieristico si può parlare di un sostanziale recupero rispetto ai volumi del 2019. A fronte di uno stesso numero di



scali (quattro in entrambi gli anni presi in considerazione), i crocieristi transitati dalle banchine piombinesi sono stati 5.788 contro i 6.718 del 2019. In termini percentuali lo scostamento è del 13,8%. Rispetto al 2021 il trend invece è estremamente positivo: +100%.



-- ALL'INTERNO --

Maxi-modulo record per il Canada.	a pag. 3
MSC Crociere partner del Genoa.	a pag. 3
I giovani italiani sempre meno abbienti.	a pag. 3
Anti-pirateria nel Golfo di Aden	
con la nostra Marina Militare.	a pag. 3
Terminal di Fusina, seconda darsena.	a pag. 4
Piombino, passeggeri a livelli pre-pandemia.	a pag. 4
Tonno rosso, stop alla pesca.	a pag. 5
Pesci, attenti a quei quattro.	a pag. 5
MSC OK per la protezione marina.	a pag. 5
Anticipata la Roma-Giraglia.	a pag. 7
Anche se il mare è di tutti....	a pag. 7
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA – I rifiuti dalle navi nei porti: novità e criticità da risolvere.	a pag. 8
L'Italia che costruisce e vende armi.	a pag. 9
Il mistero dell'“uovo” (?) in mare.	a pag. 9



Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

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

uffici nei porti principali

Dall’analisi mensile del traffico pax emerge tuttavia come a Luglio il numero dei passeggeri abbia complessivamente riportato una lieve flessione, del 4%, rispetto a quanto rilevato lo scorso anno. Un calo che viene considerato non preoccupante, soprattutto alla luce del fatto che Luglio e Agosto 2021 sono stati mesi eccezionali, durante i quali il parziale fine pandemia e la scelta di vacanze più circoscritte aveva fatto registrare numeri addirittura superiori a quelli relativi ai corrispondenti mesi del 2018 e 2019.

Un’analisi più dettagliata evidenzia inoltre come tale decremento sia da imputare quasi esclusivamente alla contrazione dei passeggeri da/per la Sardegna e la Corsica.

Il bilancio dei passeggeri imbarcati/sbarcati da/per i porti dell’isola d’Elba per questi primi 7 mesi dell’anno è infatti positivo sia nel confronto con lo scorso anno che con l’anno 2019.

Con 1.644.847 unità il traffico passeggeri da/per i porti elbani nel periodo gennaio-luglio è risultato in crescita del 23,6% rispetto al 2021 e dell’0,8% rispetto al 2019, costituendo oltre il 94% del traffico complessivo.

In contrazione invece il traffico passeggeri da/per la Sardegna e la Corsica che ha fatto segnare un -17,8% rispetto a gennaio-luglio 2021 e un -34,6% rispetto a gennaio-luglio 2019.

“Non possiamo che essere felici e ottimisti per l’immediato futuro” commenta il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri.

“Dall’analisi dei dati sul traffico dei passeggeri emergono importanti segnali di ripresa per il porto di Piombino. Sui traghetti siamo ormai praticamente tornati ai livelli pre-pandemia, mentre sulle crociere ci stiamo avvicinando gradualmente ai volumi del 2019. I numeri ci attestano che la rotta che stiamo solcando è quella giusta”.

Mesi	2022	2021	Var. ass.	Var. %
Gennaio	66.878	44.980	21.898	48,7%
Febbraio	72.802	54.384	18.418	33,9%
Marzo	92.179	61.013	31.166	51,1%
Aprile	177.181	76.351	100.830	132,1%
Maggio	239.875	168.595	71.280	42,3%
Giugno	454.881	370.918	83.963	22,6%
Luglio	591.434	616.342	-24.908	-4,0%
Totale	1.695.230	1.392.583	302.647	21,7%

Mesi	Elba 2022	Elba 2021	Var. %
Gennaio	66.837	44.935	48,7%
Febbraio	72.732	54.329	33,9%
Marzo	92.046	60.885	51,2%
Aprile	177.061	76.219	132,3%
Maggio	239.639	168.266	42,4%
Giugno	440.200	361.987	21,6%
Luglio	556.332	564.661	-1,5%
Totale	1.644.847	1.331.282	23,6%



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





LA DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI LIVORNO RICORDA:

Tonno rosso, stop alla pesca

Riguarda i pescasportivi che in caso di cattura dovranno rilasciare ogni esemplare



LIVORNO – Dalla vigilia di Ferragosto è ufficiale. Il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali ha comunicato lo stop alle catture del tonno rosso durante l’attività di pesca sportiva e ricreativa.

Dal fine settimana del 6 agosto, pertanto, non è più possibile esercitare la pesca del tonno rosso da parte dei pescatori non professionali. Con Decreto in data 5 agosto (pubblicato e consultabile sul sito del MIPAAF alla pagina Campagna di pesca del tonno rosso - anno 2022, nella sezione normativa) è stata infatti disposta l’interruzione immediata e definitiva delle catture del pregiato pesce pelagico. Per la conservazione dei tinnidi, nell’ambito delle politiche comunitarie della pesca, vengono emanati specifici regolamenti che stabiliscono le misure di gestione e di controllo. Tali misure vengono dettagliate nella redazione di piani pluriennali

di gestione per la salvaguardia degli stock di tonno rosso sia nell’Atlantico Occidentale che nel Mediterraneo. In base a tali piani, ad ogni Stato membro vengono assegnate delle quote nazionali: i TAC (totali ammissibili di cattura). L’Italia, per l’annualità 2022, è stata destinataria di una quota totale pari a 4.745,34 tonnellate, di cui 21,45 tonnellate disponibili per il sistema di pesca sportiva/ricreativa. Gli appassionati che hanno inteso praticare tale tipo di pesca sportiva hanno dovuto previamente chiedere ed ottenere specifica autorizzazione della Capitaneria di Porto competente per territorio e sono stati tenuti a comunicare all’Autorità Marittima ogni singola cattura effettuata. Delle catture è stato costantemente conteggiato il quantitativo a livello nazionale fino al raggiungimento della quota assegnata. La soglia, raggiunta già nei primi giorni del mese di agosto, ha comportato l’emanazione del divieto. L’esercizio della pesca potrà continuare ad essere effettuato solo da coloro i quali erano stati previamente autorizzati e con la cosiddetta tecnica del “catch-release”, ovvero dell’immediato rilascio in mare dell’esemplare. Molto salate le sanzioni amministrative in caso di illecito, poiché la preservazione delle specie ittiche è considerato obiettivo prioritario delle politiche comunitarie in materia di pesca.

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agencia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscnavi.it

www.lenavigroup.it

UN AVVISO DALL’ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE ISPRA

Pesci, attenti a quei quattro

ATTENTI a quei 4 ! #Attenti4

NUMERO 1 - Pesce palla maculato - TOSSICO e NON va mangiato!

Entrato dal Canale di Suez, il pesce palla maculato è stato segnalato per la prima volta in Italia nel 2013. Si distingue facilmente da altri pesci palla per la presenza di macchie scure sul dorso. E’ altamente tossico al consumo, anche dopo la cottura. Tutti i pesci palla sono potenzialmente tossici al consumo e per questo ne è vietata la commercializzazione.

MOLTO TOSSICO al consumo - anche dopo la cottura;
Maneggiare con cautela: **morso pericoloso**

NUMERO 2 - Pesce scorpione - attenti alle SPINE -

Entrato dal Canale di Suez, il pesce scorpione è stato segnalato per la prima volta in Italia nel 2016 ed è una tra le specie più invasive al mondo. La specie è commestibile ma bisogna fare attenzione alle spine, queste possono causare punture molto dolorose anche dopo la morte dell’animale.

NUMERO 3 e 4 - Pesci coniglio - attenti alle SPINE

Entrati dal Canale di Suez, il pesce coniglio scuro ed il pesce coniglio striato sono stati segnalati in Italia per la prima volta nel 2003 e nel 2015, rispettivamente. Specie erbivore particolarmente invasive, sono entrambe commestibili ma bisogna fare attenzione alle spine. Queste possono causare punture dolorose.

HAI CATTURATO/ OSSERVATO una di queste specie ?

1. SCATTA UNA FOTO
2. INVIACI LA TUA OSSERVAZIONE

Tramite WhatsApp o attraverso il nostro gruppo Facebook Oddfish

ROMA – Pesce palla maculato, pesce scorpione, pesce coniglio scuro e pesce coniglio striato. Sono tutte arrivate dal Canale di Suez le quattro specie aliene invasive di origine tropicale segnalate nei mari italiani, per la prima volta in Sicilia, a cui prestare attenzione per evitare spiacevoli incidenti. L’Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) e l’Istituto per le risorse biologiche e le biotecnologie marine del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Irbim) lanciano la campagna “Attenti a quei 4” per informare i cittadini, spiegare come riconoscerle e monitorare la loro presenza e distribuzione nelle acque italiane, grazie anche alle segnalazioni di pescatori e subacquei. L’Ispra e il Cnr-Irbim invitano tutti i pescatori, i subacquei e chiunque abbia osservato o catturato una di queste specie in acque italiane, a documentare con foto/video e inviare la propria osservazione tramite WhatsApp al numero di telefono +39 320 4365210 o postarla sul gruppo Facebook Oddfish (https://www.facebook.com/groups/1714585748824288/) utilizzando l’hashtag: #Attenti4. La campagna “Attenti a quei 4!” è patrocinata dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Ministero della Transizione Ecologica, Ministero della Salute, Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

PER L’INTERA FLOTTA DI GINEVRA DELLE CROCIERE

MSC OK per la protezione marina



GINEVRA – MSC Crociere ha annunciato che la sua intera flotta di 19 navi ha ottenuto la certificazione ISO 21070:2017 per la protezione dell’ambiente marino. Un riconoscimento che riguarda le procedure per la gestione dei rifiuti a bordo delle navi, tra cui il controllo, la raccolta, la separazione, la catalogazione, il trattamento e lo

stoccaggio. La certificazione comprende, inoltre, il sistema con cui le navi entrano in comunicazione con le strutture a terra e consegnano i rifiuti agli impianti portuali di raccolta. Anche tutte le future unità MSC Crociere riceveranno questa certificazione non appena entreranno in servizio. La certificazione ISO 21070:2017

è complementare al Regolamento di esecuzione UE 2022/91 del 21 gennaio 2022, che definisce i criteri per stabilire che una nave produce quantità ridotte di rifiuti gestendoli in modo sostenibile ed ecologico. I criteri ISO forniscono informazioni aggiuntive sulle pratiche di gestione dei rifiuti che le autorità portuali possono prendere in considerazione per calcolare la riduzione delle tariffe per l’utilizzo degli impianti portuali di raccolta in conformità con la Direttiva UE 2019/883. “Siamo orgogliosi che la nostra intera flotta sia ora certificata ISO 21070:2017. Mentre lavoriamo in prima linea per portare avanti le grandi sfide sulla sostenibilità che il nostro settore deve affrontare, continuiamo a utilizzare ogni strumento disponibile per accelerare questo processo, compresi gli standard e le certificazioni del settore. Siamo e resteremo sempre impegnati nella tutela dell’ambiente” ha dichiarato Minas Myrtilidis, vp Environmental Operations & Compliance.

Global Service srl

PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWWGLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

SEDE OPERATIVA

REVAMPING GRU

FULL RENTAL

PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24

MANUTENZIONE BANCHINE

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

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

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



ZAKI.IT

PERCHÉ LA GRANDE REGATA NON COINCIDA CON LE ELEZIONI

Anticipata la Roma-Giraglia



Nella foto: Una bella immagine dello scoglio della Giraglia da un barca a vela.

CIVITAVECCHIA – La conferma è ufficiale: è cambiata data la Roma-Giraglia, la cui partenza è stata anticipata dal 25 al 22 settembre in conseguenza delle elezioni politiche nel giorno 25 settembre

prossimo. “Ci spiace cambiare i programmi in corsa - ha commentato il presidente del CNRT Alessandro Farasino - ma le date della regata erano incompatibili con il diritto/dovere dell’esercizio del voto da parte di ogni cittadino. Pertanto, di concerto con Fiv e Uvai, abbiamo apportato modifiche alle date previste per la Roma-Giraglia e GiragliaOne con la nuova partenza fissata per il 22 settembre alle ore 15.00, e riemesso integralmente i Bandi di Regata. Il briefing, con le oramai consuete accortezze anti Covid, si terrà alle ore 11:00 sempre del 22 settembre presso il Circolo Nautico Riva di Traiano”.

Alla Roma/Giraglia è consentita la partecipazione in equipaggio, in doppio ed in solitario, categoria per la quale è in palio il trofeo del GiragliaOne. La premiazione avrà luogo nell’area del Porto Turistico Riva di Traiano con data da destinarsi. Un percorso fantastico, quello della Roma/Giraglia, che porterà le imbarcazioni a doppiare Capo Corso dopo una notte passata a districarsi tra le insidie – e le bellezze – delle isole dell’Arcipelago Toscano. A bordo delle imbarcazioni verrà installato il tracking di Yellow Brick, importantissimo anche per fare attenzione alle aree interdetto alla navigazione, che sono evidenziate sul tracker oltre ad essere segnalate sulle istruzioni di regata.

Le iscrizioni sul sito del CNRT (www.cnrt.it).

DOPO I TANTI INCIDENTI NAUTICI DELLE FERIE INTORNO A FERRAGOSTO

Anche se il mare è di tutti...



OLBIA – ...bisognerebbe aggiungere; anche degli incoscienti e dei cretini. Il bilancio è in corso di definizione da parte della Guardia Costiera ma si preannuncia già preoccupante. Tra morti e feriti, per collisioni in mare, incagli e bagnanti investiti da fuoribordo, abbiamo abbondantemente superato le cifre non solo del 2021 - anno di quasi fermo delle attività balneari e nautiche - ma anche degli anni pre Covid.

Sulla tipologia degli incidenti c’è solo da sfrenare la fantasia. In

Sardegna, meta preferita per una significativa parte di naviganti della domenica, una barca a vela è stata tagliata in due da un motoscafo; un motoryacht è finito contro la costa rocciosa a tutta velocità: due canoe si sono rovesciate sulle onde di scia di motoryacht troppo vicini alla costa; un bagnante (nella foto il recupero) è stato ferito a una gamba dall’elica di un motoscafo il cui conducente è fuggito (ma poi rintracciato dalla guardia Costiera)....

* Il bilancio potrebbe essere ancora più lungo ma i fermiamo. Questa esemplificazione. Il problema è che alcuni degli incidenti più gravi sono stati procurati da naviganti dotati anche di patente nautica. Dunque, della serie: non basta avere la patente, ma bisogna avere anche cervello. E il senso del mare che non è affatto un deserto. Il soccorso di un bagnante ferito da un motoscafo a sud di Olbia.



Vintage 2021: the “wine cellar” is ready

Il vostro partner logistico di fiducia. Sempre più globale...

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

GORI
Wine and spirits logistics

HOME IS WHERE YOUR BERTH IS

MCDM

43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

MARINA CALA DE' MEDICI | Castiglioncello - Italy
www.marinacalademedici.it @ f t y
ormeggi@marinacalademedici.it
Tel. +39 0586 795211



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, board legal di Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante i rifiuti dalle navi nei porti.

I rifiuti dalle navi nei porti: novità e criticità da risolvere

ROMA – Torniamo in argomento sulla “nuova” normativa relativa agli impianti di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, con cui l’Italia ha recepito la Direttiva (UE) 2019/883 (“Direttiva”). Si tratta del D.Lgs. 8 novembre 2021 n. 197 (“Decreto”), vigente dallo scorso 15 dicembre, avente ad oggetto il “Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE”; Decreto che, lo ricordiamo, ha abrogato il precedente D.Lgs. n. 182/2003.

Le principali novità del Decreto, che in parte riprendono quanto contenuto nella Direttiva, possono dunque essere riassunte come segue.

In primo luogo, tra le definizioni, è stata aggiornata quella di “traffico di linea” da intendersi quale “traffico effettuato in base a una lista pubblicata o pianificata di orari di partenza e di arrivo tra porti specificati o in occasione di traversate ricorrenti, secondo un orario riconosciuto dalla Autorità competente” (Cfr. articolo 2, comma 1, lett. n)); definizione rilevante, tra le altre, ai fini di un’armonizzazione del regime delle esenzioni per le navi in servizio di linea (con scali regolari e frequenti) di cui all’articolo 9 della Direttiva (e del Decreto) e maggiormente “compliant” rispetto al passato con quanto già stabilito anche dalla giurisprudenza unionale sul tema.

In secondo luogo è previsto che il servizio di raccolta dei rifiuti debba essere erogato in conformità alla legislazione nazionale ed europea vigente, con particolare riferimento al Regolamento (UE) 2017/352 (Cfr. articolo 4, comma 7). Ad avviso di chi scrive, da ciò emergerebbe chiaramente come tale disposizione vada nel senso di non prevedere più: (a) regimi di esclusiva o monopolio in capo ad un unico erogatore di default (ciò quand’anche il servizio fosse definito in sede locale ai sensi della legge n. 84/94 come servizio di interesse generale, come ribadito anche da un’apposita comunicazione della Commissione europea, oltre che in linea con i dettami della giurisprudenza unionale); (b) un obbligo per l’armatore a monte di conferire ad un unico soggetto.

In terzo luogo, viene chiarito per la prima volta che, ai fini della predisposizione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti, della sua modifica e del suo aggiornamento, nonché della formazione delle relative tariffe, è prevista la consultazione delle rappresentanze dell’utenza a livello nazionale (Cfr. articolo 5, comma 1). Trattasi di un aspetto di non poco conto questo, in quanto si prevede espressamente la possibilità per le Amministrazioni competenti di valutare a monte gli eventuali fabbisogni degli stakeholders, scongiurando così (almeno in linea di principio) possibili scenari “critici” a livello locale in sede di predisposizione dei Piani di raccolta e – quindi – delle relative tariffe.

In quarto luogo, poi, posto che gli articoli relativi alla notifica anticipata dei rifiuti ed al conferimento rimangono nella sostanza quasi immutati rispetto al passato (Cfr. articolo 6 e articolo 7), segnaliamo l’articolo 8 del Decreto, sui “Sistemi di recupero dei costi”. Tale norma prevede, tra le altre, riprendendo interamente quanto previsto dalla Direttiva, l’introduzione di una tariffa indiretta indipendentemente dal conferimento dei rifiuti agli impianti di raccolta (Cfr. articolo 8, comma 2). Tariffa che dovrà essere comunque determinata in sede locale nell’ambito della predisposizione dei citati Piani di raccolta e gestione dei rifiuti mediante un preciso criterio di determinazione; pena un’eccessiva aleatorietà delle tariffe che mal si concilierebbe con i principi unionali di trasparenza e proporzionalità (la norma, infatti, si limita a fissare in almeno il 30% dei costi diretti che devono essere coperti dalla tariffa indiretta).

Last but not least, in tema di esenzioni, l’articolo 9 del Decreto – riprendendo interamente quanto contenuto nella Direttiva sull’argomento – dispone che sia necessario il rispetto delle seguenti condizioni: (i) che la nave svolga servizio di linea; (ii) che esista un accordo che garantisca il conferimento dei rifiuti e il pagamento delle tariffe in un porto lungo il tragitto della nave (comprovato da un contratto firmato con



Luca Brandimarte

un porto o un’impresa di gestione dei rifiuti, che è stato notificato a tutti i porti lungo la rotta della nave e che è stato accettato dal porto in cui hanno luogo il conferimento e il pagamento); (iii) che l’esenzione non incida negativamente sulla sicurezza marittima.

*

Individuate, dunque, le principali novità introdotte dal Decreto – a quasi un anno dall’entrata in vigore della nuova normativa – è tempo di tirare le prime somme.

Se la norma, da un lato, ha senz’altro avuto il pregio di tentare di recepire quanto ci è stato chiesto in sede unionale nel rispetto, ad esempio, dei principi di apertura del mercato – sul presupposto che la selezione dell’operatore del servizio è rimessa al soggetto che ne usufruirà ed a carico del quale sono quindi posti i relativi costi in un ambito concorrenziale – così come mira a conseguire un elevato livello di sicurezza e protezione dell’ambiente, dall’altro lato, continuano a permanere alcuni dubbi interpretativi e zone d’ombra che necessitano di chiarimento per l’utenza dei nostri porti.

Primo tra tutti, v’è un tema di tariffa indiretta che – in sede di aggiornamento e/o predisposizione dei Piani di raccolta rifiuti – non dovrebbe essere prevista a carico delle navi di linea (eventualmente) esentate ai sensi del citato articolo 9 del Decreto in quanto non partecipano, per tutta la durata del contratto di conferimento in altro porto lungo la rotta, al mantenimento dell’impianto del porto (esentato). Va da sé che ciò non preclude alle navi esentate il diritto al conferimento, che deve essere limitato a circostanze eccezionali, né le esime dalle ispezioni da parte della competente Autorità Marittima.

Sotto altro e non secondario profilo, v’è poi il tema della (nuova) ripartizione delle competenze tra AdSP e Autorità Marittime con riferimento alla cd. “Autorità competente” al rilascio del certificato di esenzione per le navi di linea che, rispetto al passato, la norma attribuisce in via principale alle AdSP e non più in via esclusiva alle Autorità Marittime; certificati che, tuttavia, non vengono talvolta rilasciati dalle prime e di conseguenza non consentono alle seconde di concedere l’esenzione per le predette tipologie di navi. Sul punto, a cui si aggiunge l’obbligo di stipula di un contratto con uno degli erogatori del servizio di raccolta rifiuti attivo in uno dei porti scalati da notificare successivamente alle Autorità competenti dei singoli approdi interessati ai fini dell’esenzione (obbligo talvolta non facilmente rispettabile in sede locale), v’è l’auspicio di una nota di chiarimento da parte delle competenti Amministrazioni centrali al fine di scongiurare la possibile perdita dello status di navi di linea a servizi di collegamento marittimo che, storicamente, sono sempre stati definiti come tali e hanno usufruito di tale esenzione, comportando quindi un notevole aggravio economico ad esclusivo carico delle predette imprese.

Da ultimo, stiamo assistendo in numerosi porti sede di AdSP ad una progressiva revisione dei vigenti Piani di raccolta ai fini di un necessario allineamento rispetto ai nuovi dettami di legge nazionali ed unionali. Sul punto, sarebbero opportune linee guida comuni da adottarsi a livello centrale che indirizzino l’operato delle Amministrazioni competenti a livello locale nelle interlocuzioni con gli stakeholders nei termini previsti dalla legge.

In conclusione, posto che torneremo sull’argomento con specifici focus di approfondimento sulle tematiche sopra descritte, si ribadisce come il Decreto abbia senz’altro avuto il pregio, seppur in linea di principio, di recepire i dettami europei cercando di allinearli al contesto italiano. Ciononostante, come sopra evidenziato, continuano a permanere degli specifici profili di criticità che se non adeguatamente trattati – anche mediante il ricorso a circolari interpretative da parte delle Amministrazioni centrali, nonché ad eventuali modifiche normative del caso, unitamente ad un adeguato e continuo livello di consultazione degli stakeholders nei contesti portuali locali di Sistema – rischiano, ancora una volta, di incidere in negativo sull’efficienza dei servizi resi alla nave e quindi sulla competitività dei nostri porti.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



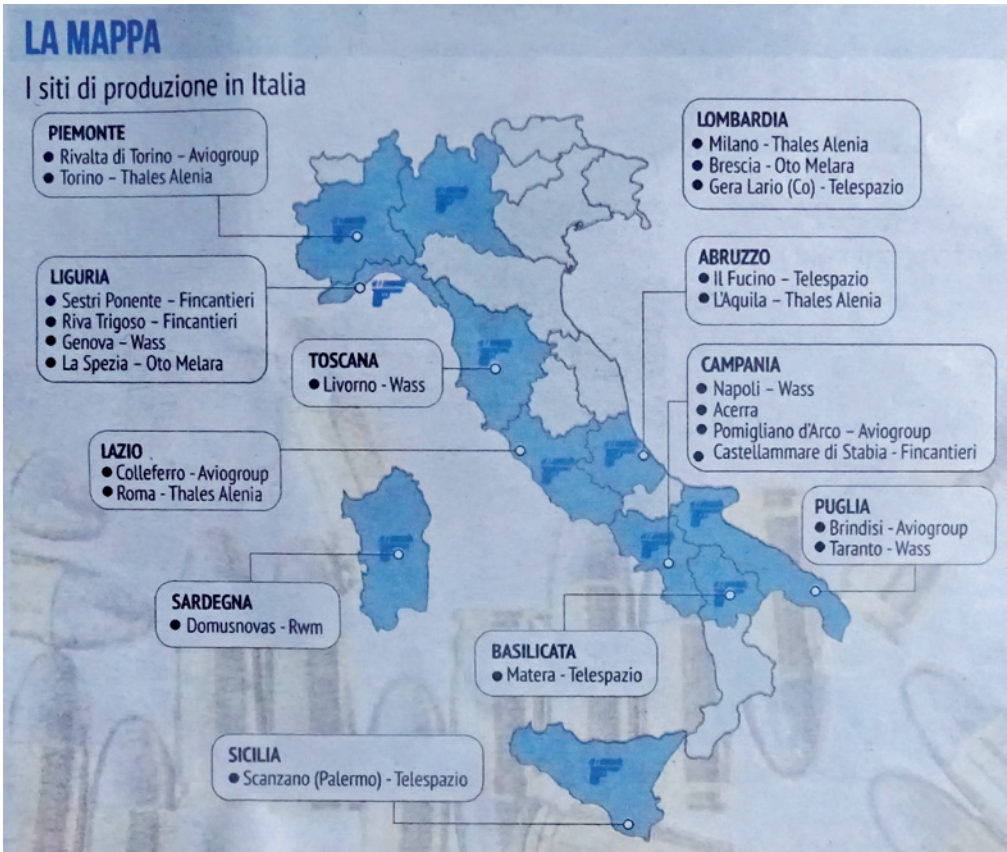
Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

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

L'Italia che costruisce e vende armi



La mappa che alleghiamo sintetizza i siti di produzione, con alcune indicazioni della tipologia. Va presa con precauzione perché risale a un paio di anni fa. Poi ci sono le armi che non costruiamo ma che importiamo, in particolare missilistica pesante, navale e terrestre. Ma questo è un capitolo abbastanza tabù.

Il mistero dell'“uovo” (?) in mare



Dall'amico lettore Federico Braccini ci arriva questa foto di un probabile uovo di qualche specie marina raccolto sulla spiaggia della costa toscana a Sud di Livorno. Ci dice in particolare:

Ho raccolto sulla spiaggia, probabilmente appena depositato dalla risacca, questo strano reperto, che credo si tratti di qualche uovo di pesce, ma non essendo un esperto non sono riuscito ad identificarlo. Potete aiutarmi voi?

Ci scrive un lettore di Ancona, Paolo F. sul tema delle armi che l'Italia ha inviato o sta inviando all'Ucraina a sostegno della sua difesa dall'aggressione russa. Secondo Paolo l'Italia può mandare molto poco a Kiev perché, dice lui, abbiamo poco:

Vorrei capire che armi possiamo mandare agli ucraini dall'Italia, visto che non mi risulta che siamo grandi produttori in questo campo.

Caro Paolo, in Italia si parla poco dell'argomento perché si abbina, almeno nella coscienza comune, il concetto di arma come il male a prescindere. Valutazioni etiche a parte, dobbiamo smentirti: in Italia non solo si costruiscono ottime armi, in gran parte leggere, ma siamo anche dei buoni esportatori. Secondo le ultime statistiche disponibili (vedi la mappa allegata) siamo sesti esportatori al mondo dopo - nell'ordine - Stati Uniti, Russia, Francia, Cina e Germania. Nel 2021, malgrado il calo, il valore del nostro export (ufficialmente autorizzato: c'è chi dice che ci sono altre cifre mascherate...) si è aggirato intorno ai 4 miliardi di euro.

Eccesso di fiducia nelle nostre conoscenze naturalistiche caro Braccini. Scartata l'ipotesi che si tratti di un uovo di cefalopode (qualcuno in redazione aveva avanzato l'idea che fosse di calamaro) rimangono alcune decine di soluzioni: forse di qualche grande pesce, scartando tutti i cetacei (delfini ed altro) che risultano essere vivipari. Giriamo dunque il quesito a chi se ne intende. Sempre che ce ne sia qualcuno tra i nostri lettori...



CORA TRASPORTI

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

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

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

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

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

delcoronascardigli.com

Nuova piattaforma ubicata nella provincia di Pisa in Località Montacchiello, a 19 km dal porto di Livorno e a 88 da quello di La Spezia:

- Stoccaggio e catalogazione
- Integrazione con sistemi informatici di logistica
- Gestione attività di Picking
- Monitoraggio flussi di magazzino



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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Così il “mostro” inflazione

La speranza espressa da Codaccons è che – in vista delle elezioni – il nuovo governo abbia la legittimità e il coraggio di intervenire in maniera finalmente efficace, a tutela delle tasche dei milioni di italiani dissanguate da una situazione economica insostenibile.

Federagenti: le guerre

popolazioni mondiali è diventato un fattore strategico. E gli effetti si misurano nella scarsità dei prodotti fondamentali per la sopravvivenza delle persone e delle aziende come pure nella spinta inflattiva che arreca conseguentemente i suoi danni con l'aumento dei costi di qualsiasi bene e servizio”.

Secondo il presidente di Federagenti, la lamentazione quotidiana sulla crisi degli approvvigionamenti di materie prime, dovrebbe lasciare il posto a un'analisi sulle motivazioni e sulle possibili soluzioni. La gravità della situazione è ad esempio misurabile dal cargo watchlist della IUA (International Underwriting Association) che all'inizio del 2019 presentava 49 aree di rischio di cui 15 nella fascia da alta ad estrema mentre oggi le aree a rischio sono 61 (+25%) e quelle nella fascia alta di conflitti in campo aperto sono balzate a 21 (+40%).

“Non analizzare e non comprendere che queste tensioni si tradurranno in problemi seri per i trasporti marittimi ma anche nella minaccia di fratture nelle catene di approvvigionamento e, in maniera più ampia, nel minare il concetto di democrazie liberali – aggiunge il presidente di Federagenti – è sintomo di una ‘strategia dello struzzo’ che metterà a repentaglio economia ed equilibri sociali nei paesi Occidentali”.

“E non parliamo solo di aree lontane come Taiwan o lo Yemen. Lo stretto di Sicilia come pure il Mediterraneo Sud Orientale (Libia, Cipro, Turchia) - afferma Santi - sono e diventeranno sempre più aree di tensione che provocheranno strozzature logistiche oltre a provocare in parallelo un incremento esponenziale dei flussi migratori prevedibili dal Nord Africa verso la nostra penisola, creando le premesse per situazioni fuori controllo”.

“Ci rivolgiamo in anticipo a chi governerà questo Paese e in ritardo rispetto alla comprensione dei rischi che ci riguardano direttamente: i nostri porti e i nostri spazi marittimi – conclude Santi – devono diventare snodi efficienti e non colli di bottiglia, devono essere innervati nelle reti Ten-T e nelle catene di valore che si genereranno a fronte di scelte di politica internazionale, devono rispondere alle esigenze di un piano strategico nazionale su energia, materie prime essenziali e transizione ecologica che va pensato e costruito come primario obiettivo del nuovo Governo”.

Agostinelli sui porti

nuovo nodo di connessioni” hanno preso parte Andrea Agostinelli, presidente Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Enrico Giovannini, ministro alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Luigi Lucà, amministratore delegato di Toyota Motor Italia, Giampiero Strisciunglio, amministratore delegato e direttore generale di Mercitalia Logistics, Alberto Viano, amministratore delegato di LeasePlan Italia e nuovo presidente di Aniasa, Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, sharing mobility e automotive digital, mentre Marco Piuri, FNM general manager e Trenord ceo ha introdotto i lavori.

Agostinelli, ha centrato il proprio intervento sul livello di connettività del porto di Gioia Tauro e dei porti calabresi nel circuito del Mediterraneo. A Gioia Tauro, l'anno in corso è quello che vede cristallizzare il pieno sviluppo dell'intermodalità,

grazie ai quotidiani collegamenti con gli hub intermodali di Bari, Nola, Padova e Bologna. Tra gennaio e luglio, il transito in porto ha registrato 423 treni, con una previsione di 900 convogli in un anno.

«L'Italia, in difformità agli esempi nordeuropei, - ha detto Agostinelli - è da sempre caratterizzata da una “portualità diffusa”, ove porti storici servono un interland limitrofo. Certamente ciò è stato indotto anche dalla orografia della penisola e delle sue isole. La Calabria ha, invece, una portualità atipica. Grandi porti, artificiali e recenti (salvo Crotone nella sua parte vecchia e Vibo Valentia Marina), sorti non per servire un tessuto produttivo diffuso seppur limitrofo ma per alimentare distretti industriali specifici, che, per noti motivi, non si sono mai insediati».

Con lo sguardo rivolto a Gioia Tauro, Agostinelli ha illustrato il recente percorso di rilancio dello scalo: «I terminalisti MCT e AUTOMAR lo hanno reso, oggi, un HUB di rilievo regionale mediterraneo che opera nel panorama logistico internazionale. È il primo porto per connettività in Italia, - ha aggiunto - grazie ai suoi fondali e alla sua capacità di attrarre traffici containerizzati e automobilistici sulle navi più grandi di 401 LFT, poiché nel nostro porto è ubicato il più grande terminal contenitori europeo che si estende su una superficie di 1.700.000 mq. L'AdSP ha curato un'elevata infrastrutturazione: fondali più profondi, banchine perfette e performanti, nessuna necessità impellente di dragaggio, una nuovissima ferrovia portuale di cui evidenzia la realizzazione in un solo biennio. Abbiamo offerto all'Italia il primo porto potenzialmente “NORDEUROPEO”: grande infrastrutturazione, in una zona non “cittadina”, scarsamente antropizzata, capace di rifornire via “ferro” i distretti industriali del paese. Oggi si tratta di decidere se potenziare la capacità di portare container via ferro da Gioia Tauro al resto d'Italia, realizzando l'alta capacità ferroviaria. Non se ne parlerà prima del 2030, ahimè, ma l'ente portuale ha assolto pienamente la sua funzione!!!».

«Ma torniamo agli altri porti calabresi – ha così proseguito Agostinelli – per programmare un futuro e occasioni di sviluppo per la Calabria, specie occupazionale. E consentitemi la suggestione visionaria. Ritorno alla geografia/orografia, collegando fra loro molte delle missioni del PNRR. Stiamo immaginando per Corigliano Calabro e Crotone due porti che possano diventare degli hub di produzione di parchi eolici off-shore (ce ne sono tre in attesa di autorizzazione in Puglia e Calabria, con possibilità di servirne ulteriori anche all'estero). Strutture avveniristiche e all'avanguardia, installabili anche ad alte profondità poiché dotate di un corpo sommerso che garantisce galleggiamento autonomo. Queste turbine, alte come la Tour Eiffel, sarebbero interamente costruite e assemblate nei porti calabresi e poi traslate via mare nei parchi di produzione. Se Gioia Tauro è l'occasione per immaginare la nostra Rotterdam, che da sud alimenta il Nord, l'eolico off-shore di ultima generazione – ha sottolineato Agostinelli – è l'occasione per garantire al sud un vantaggio energetico, creare una nuova filiera industriale, generare quantitativi enormi di energia rinnovabile e dare una opportunità irripetibile ad un territorio, se pensate che Corigliano – per fare un esempio – è un porto moderno e da sempre abbandonato a sé stesso, una immensa, inutilizzata cattedrale nel deserto. Una scelta strategica, soprattutto in termini occupazionali: questi insediamenti comporterebbero, per singolo parco eolico off-shore, 200 lavoratori diretti nei 5 anni di produzione e 100 lavoratori diretti nei 25 anni successivi di gestione».

MSC e MOBY: il previsto

balena azzurra non è più solo e in affanno, ma ha spalle e cassa robuste. Lo confermano anche gli ordini di nuove navi e l'impegno alle rotte.

Con circa il 50% in mano alla holding MSC, Moby oggi sembra completare la catena logistica del

colosso degli Aponte, estesa dal trasporto container al terminalismo, dalle crociere al cargo ferroviario e su gomma a quello - in fase di definizione - aereo con ITA. Mancava un grande brand sulle Autostrade del Mare, che pure è fondamentale anche per i rapporti con la politica nazionale e regionale. Alea iacta est. E chissà se ci saranno altri Rubicone.

Breaking news: “Tout

aereo con eccellenti risultati.

El Pais sulla crisi di governo italiana: “il parlamento italiano, animale selvaggio e autodistruttivo”. Le dimissioni di Draghi peraltro sono state al centro degli sberleffi di tutta la stampa internazionale. Con la successiva presentazione di oltre cento partiti per le prossime elezioni poi, meglio sopraspedere...

Il gas sull'altalena: tornati i picchi di costo, molte aziende (crocche della Lombardia) costrette a sospendere la produzione. L'ENI esulta per la scoperta di un maxigiacimento a Cipro, che semmai ce lo rivenderà a prezzo di mercato, ma l'Italia che galleggia sul gas non lo estrae. Vi ricordate Tafazzi?

Rumori di una nuova guerra locale (locale?) tra Kosovo e Serbia, proprio sui nostri confini Orientali. Con il coinvolgimento della Nato (Kosovo) e della Russia (Serbia). Intanto gli incrociatori lanciamissili russi si esercitano a chiudere l'Adriatico. Però - dice l'ammiraglio Cavo Dragone a La Repubblica - “niente paura, la flotta italiana vigila”.

Vogliamo un mondo più pulito del bucolico paradiso terrestre, vietando a breve motori termici, riscaldamento delle aziende e delle case, fabbriche etc. Poi si scopre che in alcuni paesi - leggi Angola - si autorizzano le grandi società petrolifere - Chevron ma anche Total ed Esso si sono accodate - a scaricare in mare i detriti inquinati e inquinanti di perforazione. Lo ha scritto il “Corrierone”: sarà tutto vero?

A Piombino, porto scelto dal defunto governo per installare in porto un rigassificatore galleggiante, il commissario governativo Giani - che è anche presidente della Regione Toscana - prima ha detto sì, poi si è allineato con le perplessità sui problemi che ne maschererebbero ai traffici marittimi, infine ha tolto





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

dal cilindro il solito coniglio: si farà una consultazione allargata, anche sulle cosiddette “compensazioni”. Indovinate: ce lo metteranno o non in porto l'abborrito RFSU?

Il salone internazionale dell'auto, che era previsto a Ginevra nel febbraio 2023, non si farà. È un altro segno del periodo difficile per l'economia mondiale e in particolare europea. Da tre anni l'auto non fa capolinea a Ginevra per la pandemia, e ora giunge l'annuncio ufficiale della fondazione. Il presidente della fondazione Maurice Turettini rivela: “A causa delle

incertezze dell'economia globale e della geopolitica, nonché dei rischi legati allo sviluppo della pandemia gli organizzatori hanno deciso di concentrarsi esclusivamente sulla pianificazione dell'evento di Doha nel 2023”. Brutto sintomo? Vedete un po' voi.

Fulmini e burrasche

rifacimento di oltre 600 cabine e di diverse altre aree delle unità “Marina” e “Riviera”, presso Chantier Naval de Marseille.

De Wave ha anche acquisito commesse del valore di oltre 6 milioni di euro l'una, per le nuove navi di Norwegian Cruise Line in costruzione nei bacini Fincantieri di Marghera. I lavori riguardano le aree pubbliche (ristoranti, piscine, ponti esterni), che figurano tra i punti di forza della produzione di De Wave. Il gruppo, guidato da Riccardo Pompili, ha inoltre firmato un importante contratto per la realizzazione degli interni di una unità di Royal Caribbean in costruzione nei cantieri francesi Chantiers de l'Atlantique: contratto che prevede l'allestimento di una parte delle suite della nave nei cantieri di Saint-Nazaire.



container frigo « box » prefabbricati

Sogese

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

+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano “Amerigo Vespucci” Via delle Colline 100 – Collesalveti (LI)

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