

LA GAZZETTA MARITTIMA



Anno LVII n. 91

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 7 DICEMBRE 2024

PROPOSTO DALLA CORPORAZIONE CINESE DEI CANTIERI CSSC

SULLE PORTACONTAINER DEI PRIMI DIECI VETTORI OCEANICI

Gigantismo navale, ecco l'ultimo "mostro"

Sfiora i 30 mila Teu di portata ed ha innovazioni significative sul piano aerodinamico - Allo studio anche una motorizzazione nucleare, con un reattore a sale fuso

PEKINO - La China State Shipbuilding Corporation (CSSC) ha presentato di recente il progetto di una nuova nave portacontainer gigante, chiamata "Green Sealion", con una capacità di 27.500 TEU. Viene così "stracciato" l'attuale record di 24.346 TEU detenuto dalla serie MSC Irene. Questa nave utilizzerà un design a doppio combustibile (incluso GNL) ed è stata approvata in linea di principio dalla società di classificazione DNV.

Il progetto prevede un layout (segue a pagina 6)

Vertenza TDT il vertice dal prefetto

LIVORNO - Emanuele Grimaldi propone un tavolo d'incontro con il cluster portuale che contesta una temuta riduzione dell'impegno sui (segue a pagina 6)



China State Shipbuilding Corporation



Su nave "Trieste" il Giuramento degli Allievi dell'Accademia Navale

Aumentano le propulsioni alternative

Da un grafico di Alphaliner le svariate soluzioni scelte dagli armatori tra GNL, metano e altri carburanti - Non c'è ancora una indicazione univoca anche perché si tratta di strategie a lungo termine - Le nuove costruzioni

LONDRA - Tutti i primi dieci vettori oceanici - riporta Alphaliner - che oggi gestiscono una quota combinata dell'84% della capacità mondiale delle navi portacontainer, si sono impegnati in navi con opzioni di propulsione alternative. Le compagnie di navigazione hanno acquisito, o acquisiranno in alcuni casi, queste unità sia tramite proprietà diretta che tramite contratti di noleggio a lungo termine.

Un sondaggio sulle principali compagnie di navigazione mondiali, tuttavia, mostra che non esiste un chiaro "vincitore" quando si tratta di strategie di riduzione delle emissioni a lungo termine: alcuni vettori sono stati i primi ad adottare nuovi carburanti, mentre altri si sono uniti alla festa in ritardo. C'è anche chi sta facendo test sulle vele cilindriche del sistema Flettner.

D'altra parte, il settore è molto diviso quando si tratta di preferenze di carburante. Alcuni hanno puntato sul GNL, mentre altri hanno optato per il metano. Alcuni hanno intrapreso una strategia multi-fuel abbastanza presto, mentre altri, che inizialmente ave-

(segue a pagina 6)

UN ILLUMINANTE INTERVENTO DELL'ESPERTO MANAGING DIRECTOR DI VSL SPA

Carburanti, cold ironing e navi, quante contraddizioni...



Fabrizio Vettosi

MILANO - "Colgo l'occasione - ci scrive l'esperto e stimato esponente di VSL Spa Fabrizio Vettosi - per aggiungere qualche breve considerazione e dato al pregevole articolo ispirato dall'amico Luca Brandimarte con lo scopo di sollecitare chi ha responsabilità politica a livello nazionale e comunitario ad avere un approccio maggiormente olistico alla tematica della transizione energetica, che non può essere affrontata con un'unica telecamera ed un singolo punto di vista. Oggi,

Fabrizio Vettosi (segue in ultima pagina)

Bonistalli vicepresidente Federagenti



Enrico Bonistalli
Il nuovo vertice di Federagenti

ROMA - Il consiglio direttivo di Federagenti, riunito sotto la presidenza di Paolo Pessina, ha nominato i nuovi quattro vicepresidenti, tra i quali il livornese Enrico Bonistalli, (segue in ultima pagina)

LA NOSTRA CICLICA INTERVISTA AD ANDREA MONTI DI SOGESE

Noli alle stelle anche per il Capodanno in Cina

GUASTICCE - L'altalena dei noli è sempre stata sulla parte alta della curva prima delle feste di fine anno: ma questa volta, complici molti fattori, il salto è notevole. Ce ne parla Andrea Monti, nostro punto di riferimento con la sua SOGESE (Worldwide Container Provider) sul mercato dei Teu in tutto il mondo.



Andrea Monti

Dunque siamo a un nuovo picco dei noli?

"Prima delle grandi feste è tradizione; ma questa volta siamo arrivati a dei picchi record o quasi: dalla Cina al NE europeo oggi si quota un 40' a 4500 dollari, e un 20' a 3300. Tanto che molte spedizioni non destinate alle feste ma al dopo oggi vengono ritardate, pagando anche le spese di magazzino, pur di aspettare il logico calo".

Motivi di questi picchi sono le tensioni geopolitiche specie nel medio Oriente?

"Non solo, anche se certo inci-

do, specialmente con tutte per incognite relative al Canale di Suez che buona parte delle compagnie oggi evitano, allungando tempi e costi di consegna. Ma va calcolata anche l'incidenza dell'ormai prossimo capodanno cinese, un periodo di una quindicina di giorni durante i quali la produzione si ferma o quasi. Per cui c'è in questi giorni

un affollamento di spedizioni, molta richiesta e ovviamente per le leggi di mercato, i costi salgono. Poi, ovviamente, ci sono le guerre, le tensioni, le paure: non aiutano certo i nuovi conflitti in Georgia e le tensioni in Romania, con tutte le conseguenze sui porti del Mar Nero. Lo scontro in Siria incide anch'esso per il coinvolgimento della Turchia e - si dice - della stessa Russia. In sostanza, abbiamo un medio oriente in fiamme: che non depone certo per traffici tranquilli". Poi tutti ci chiediamo: quando riaprirà normalmente, se riaprirà, il Canale di Suez?"

Qualcuno aggiunge ai motivi di tensione anche il tema degli annunci di pesanti dazi degli Usa e della UE sulle merci cinesi...

"È anche questo un tema destabilizzante sui traffici: che si sente in particolare nelle tratte dal west Usa attraverso il nord Pacifico; ma

(A.F.)
(segue a pagina 6)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 8)

120th 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

M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134

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

memlogisticatrasporti@gmail.com

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN**SHIPPING COMPANY**

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1											
	MSC EVEREST VIII	ME450W	18-12		13-12	15-12	20-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC PARIS	ME451W	25-12		20-12	22-12	27-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC UBERTY VIII	ME452W	1-1		27-12	29-12	3-1	4	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2											
	MSC BEIJING	MF451W					20-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC SUSANNA	MF452W					27-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	PORTO CHELI	501W					3-1	4	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, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3											
	MSC BEIJING	MF451W	23-12	18-12	20-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC SUSANNA	MF452W	30-12	25-12	27-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	PORTO CHELI	501W	6-1	1-1	3-1			4	18	18	18	18
	MSC MARIANNA	MF502W	13-1	8-1	10-1							
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3											
	MSC ALANYA	MC450A	18-12	9-12			13-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	CAPE TANARO	MC451A	25-12	MSC ANAFRI MC451A Via Valencia 16/12	MSC ANAFRI MC451A Via Valencia 20/12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MELINE	MC452A	1-1	23-12			27-12					
	MSC ROMANE	MC451A	8-1	30-12			3-1					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosecuzioni interne); CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4											
	MSC ROMA	NL450R	20-12		19-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ABI	NL451R	27-12		26-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC NICOLE X	NL452R	3-1		2-1			18	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosecuzioni interne)	6											
	MSC MATILDE V	CD451A	19-12	21-12	24-12	25-12		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANGELA	CD452A	26-12	28-12	31-12	1-1		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC KIM	CD501A	2-1	4-1	7-1	8-1		18	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.	7											
	MSC DARIA	FD450E			8-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC NATASHA XIII	FD451E			15-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.	TBA			22-12			4	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.	7 BIS											
	MSC DARIA	FD450E			11-12							
	MSC NATASHA XIII	FD451E			18-12							
	T.B.N.	TBA			25-12			4	18	18	18	18
	T.B.N.	TBA			1-1							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.	7 BIS											
	MSC MELANI III	YZ550R			11-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MELANI III	YZ551R			18-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MELANI III	YZ552R			25-12			4	18	18	18	18
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 prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.	8											
	MSC ESTHI	ME449W			8-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC EVEREST VIII	ME450W			15-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC EVEREST VIII	ME450W			22-12			18	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it CILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne). PERÙ - Callao, Paita. ECUADOR - Guayaquil. COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena. VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra. COSTARICA - Moin, Puerto Caldera. GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal. HONDURAS - Puerto Cortes. PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne). EL SALVADOR - ACAJUTLA. NICARAGUA - Corinto.	9											
	MSC ALANYA	MC551A	16-12	18-12	11-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	CAPE TANARO	MC552A	23-12	25-12	18-12			18	18	18	18	18
	MSC MELINE	MC552A	30-12	1-1	25-12							
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.	10											
	MSC MATILDE V	CD451A	24-12					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANGELA	CD452A	31-12					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC KIM	CD501A	7-1					10	18	18	18	18

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA									
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 14 bis.			CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS
	CAPE TAINARO	MC451A	MSC AMALFI MC451A Via Valencia 20/12	25-12	MSC AMALFI MC451A Via Valencia 16/12			Vedi Serv.	Vedi Serv.	Vedi Serv.	Vedi Serv.
	MSC MELINE	MC452A		27-12	1-1	23-12		18	18	18	18
	MSC ROMANE	MC501A		3-1	8-1	30-12					
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"			SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MC ADELAIDE	MA449A		19-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	APL SAVANNAH	ONNK5E		26-12			Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	Serv.
	CONTI CORTESIA	MA451A		2-1			18	(Via SP)	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"			SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	MSC SUSANNA	MF452W				27-12					
	PORTO CHELI	501W				3-1					
	MSC MARIANNA	MF502W				10-1					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	
	MSC MINA	FJ450E			Vedi	23-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC AMELIA	FJ451E			Serv.	25-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC DILETTA	FJ452E			16	30-12	14bis	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trnll), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.			LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS
	MSC NATASHA XIII	FD451E		18-12	Vedi		25-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MARIACRISTINA	FD501E		5-1	Serv.		3-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SIENA	FD502E		8-1	16		6-1	18	18	18	18
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.			LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO		
	MSC OLGA F	YA450A		14-11		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MANDO	YA451A		21-12		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC OLGA F	YA451A		28-12		2		4		18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it MAROCCO - Casablanca.			LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO		
	MSC TAMARA	YM451A		16-12		Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ENGLAND	YM452A		23-12		Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC TAMARA	YM501A		30-12		1		4		18	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..			LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS
					Vedi	Vedi		Vedi			
					Serv.	Serv.		Serv.			
					12	7 e 8		12bis			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.			LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS				
	MSC SARA ELENA	MM450A	13-12		15-12	Vedi					
	CAPE TAINARO	MM451A	20-12		22-12	Serv.					
	MSC AMALFI	MM501A	27-12		29-12	4					

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA								CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT			
MSC EDITH II	AE449A	10-12	9-12			8-12				HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MSC ADRIANA II	AE450A	17-12	16-12			15-12					
MSC EDITH II	AE451A	24-12	23-12			22-12					
MSC RHIANNON	AC450A				14-12	10-12				EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MSC ALIX 3	AC451A				21-12	17-12					
MSC BAYKOZ	AC501A				28-12	24-12					
MSC HARMONY III	AB450A	13-12	9-12	15-12		11-12	18-12			PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MSC ANTWERP III	AB451A	20-12	16-12	22-12		18-12	25-12				
MSC HANNAH	AB452A	27-12	23-12	29-12		25-12	1-1				
MOLIVA	AM449R	12-12				14-12				BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MOLIVA	AM450R	19-12				21-12					
MAERSK CAMDEN	451E					12-12				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
MAERSK HUACHO	452E					19-12					
MAERSK CANYON	453E					28-12					
MED TRABZON	AS450A	12-12	14-12			11-12				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MED SAMSUN	AS451A	19-12	21-12			18-12					
MED TRABZON	AS451A	26-12	28-12			25-12					
MSC MANASVI II	AA450A	16-12	18-12			8-12				PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
MSC MDISON	AA451A	23-12	25-12			15-12					
LUEBECK	AA501A	30-12	1-1			22-12					

FIRMATO UN PROTOCOLLO CON L'ADSP DEL MAR LIGURE WEST

Integrazione digitale porti-FS



GENOVA – Il Polo Logistica del Gruppo FS e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno siglato un protocollo d'intesa per promuovere l'integrazione digitale tra il Port Community System dell'AdSP e i sistemi tecnologici delle società del Polo.

L'accordo è stato firmato dall'amministratore delegato di Mercitalia Logistics Sabrina De Filippis e dal commissario straordinario dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Massimo Seno.

L'intesa permetterà di avviare

uno scambio informatico di dati relativi ai principali processi dedicati ai servizi di trasporto ferroviari che si originano o arrivano nei porti di Genova e Savona-Vado. La comunicazione tra i sistemi informativi digitali delle due realtà permetterà una migliore programmazione e gestione delle operazioni ferroviarie dei vari attori coinvolti nella filiera, velocizzando i processi sia operativi, come manovre o operazioni di carico e scarico, sia commerciali dedicati alle spedizioni, come le lettere di vettura. Il tutto a vantaggio di una mag-

giore competitività del trasporto ferroviario ed intermodale da/per i porti di Genova e Savona-Vado, in cui opera Mercitalia Rail con collegamenti giornalieri.

L'intesa rientra nell'alveo delle iniziative che concorrono alla più ampia attività promossa dal governo italiano - scrivono i firmatari - per la creazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), coordinata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso la società in house RAM, con lo scopo di digitalizzare il comparto della Logistica.

CON IL BANDO PUBBLICATO IN QUESTI GIORNI

Il concorso per nuovi finanziari

ROMA – È stato indetto, per l'anno 2024, un pubblico concorso, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 1634 allievi finanziari così ripartiti:

a) n. 1420 del contingente ordinario di cui: (1) n. 204 da avviare al conseguimento della specializzazione "Anti Terrorismo e Pronto Impiego (A.T.P.I.)"; (2) n. 1216 destinati ai cittadini italiani non specializzati di cui: (a) n. 851 ai volontari in ferma prefissata e in ferma prefissata iniziale delle Forze armate; (b) n. 365 agli altri cittadini italiani;

b) n. 214 del contingente di mare di cui: (1) n. 150 riservati ai volontari in ferma prefissata e in ferma prefissata iniziale delle Forze Armate ripartiti come segue: (a) n. 62 da avviare al conseguimento della specializzazione "Nocchiere"; (b) n. 69 da avviare al conseguimento della specializzazione "Motorista navale"; (c) n. 19 da avviare al conseguimento della specializzazione "Operatore di sistema"; (2) n. 64 destinati agli altri cittadini italiani ripartiti come segue: (a) n. 27 da avviare al conseguimento della specializzazione "Nocchiere"; (b) n. 29 da avviare al conseguimento della specializzazione "Motorista navale"; (c) n. 8 da avviare al conseguimento della specializzazione "Operatore di sistema".

Al concorso possono partecipare coloro che abbiano, alla data di scadenza del termine per la presentazione della domanda, compiuto il 18° anno e non abbiano superato il giorno di compimento:



Scarto, il fotoblog della Cirra, di Torino

• del 26° anno di età se concorrenti per i posti riservati ai volontari delle Forze Armate;

• del 24° anno di età se concorrenti per i posti destinati agli altri cittadini italiani.

Il limite anagrafico massimo così fissato è elevato di un periodo pari all'effettivo servizio militare prestato e, comunque, non superiore a tre anni per coloro che, alla data del 6 luglio 2017, svolgevano o avevano svolto servizio militare volontario, di leva o di leva prolungato.

Per partecipare è necessario essere in possesso, alla data di scadenza del termine per la presentazione della domanda di partecipazione, del diploma di istruzione secondaria di secondo grado che consenta l'iscrizione ai corsi per il conseguimento della laurea.

Ai volontari delle Forze Armate in servizio al 31 dicembre 2020 ovvero congedati entro tale data è richiesto, se concorrono per i posti a loro riservati, il diploma di istruzione secondaria di primo grado.

La domanda di partecipazione al concorso, da presentare entro le ore 12:00 del 20 dicembre 2024, dovrà essere compilata esclusivamente mediante la procedura telematica disponibile sul portale attivo all'indirizzo <https://concorsi.gdf.gov.it>, seguendo le istruzioni del sistema automatizzato.

Al predetto indirizzo e tramite l'APP Mobile "GdF Concorsi", disponibile sui servizi di distribuzione digitale Google Play e App Store, potranno essere reperite le informazioni sul concorso e seguiti i relativi esiti.

DAL NUOVO CODICE PER I MEZZI PUBBLICI

Più giovani alla guida



ROMA – L'associazione ASSTRA ha accolto "con soddisfazione" le modifiche introdotte dal nuovo Codice della Strada, LEGGE 25 novembre 2024, n. 177 (Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), pubblicato in Gazzetta Ufficiale - GU Serie Generale n.280 del 29-11-2024.

L'associazione, da sempre impegnata nel promuovere l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico locale, ha sostenuto attivamente queste modifiche, che segnano un importante passo avanti sia per il reperimento di nuovi autisti che per la sicurezza della circolazione.

Tra le novità più rilevanti, la riduzione dell'età minima per guidare autobus e mezzi pubblici da 21 a 18 anni, aumentando gli standard formativi. Questa misura avvicina il mondo della scuola al mondo del lavoro, offrendo ai giovani che hanno terminato le scuole superiori l'opportunità di intraprendere sin da subito un percorso professionale come quello di autista di mezzi pubblici. È un primo intervento finalizzato a ridurre la difficoltà registrata dalle aziende di TPL nel reperire nuovi autisti.

Allo stesso tempo, le nuove disposizioni sui passaggi a livello ferroviari delineano un rapporto di collaborazione maggiormente sinergico tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e gli enti proprietari delle

strade al fine garantire una maggiore sicurezza della circolazione. Per garantire comportamenti responsabili da parte degli automobilisti, le nuove disposizioni prevedono inoltre una segnaletica più chiara e l'introduzione di strumenti tecnologici avanzati per l'accertamento automatico delle violazioni.

"Le recenti modifiche al Codice della Strada rappresentano un passo importante per il trasporto pubblico locale, che si trova di fronte alla sfida della transizione energetica e digitale investendo in tecnologia, anche relativa alla sicurezza, e in formazione", ha dichiarato Andrea Gibelli, presidente di ASSTRA. "Questa riforma non è solo un adeguamento normativo, ma un investimento per il futuro del settore che realizza un avvicinamento tra la scuola e il mondo del lavoro. Avvicinamento che valorizza i percorsi di formazione e di inserimento lavorativo già avviati dalle aziende e che auspico possa accompagnare, attraverso la formazione delle nuove professionalità necessarie, il processo di evoluzione tecnologica che le aziende di TPL stanno affrontando." L'associazione ringrazia le Istituzioni per l'impegno profuso nell'introdurre queste importanti novità normative e ribadisce la propria disponibilità a collaborare attivamente per favorire l'attuazione delle misure e individuare ulteriori soluzioni che rispondano alle esigenze del settore e del Paese. Per informazioni: www.asstra.it

SIMPATICA CERIMONIA A ROMA DEL CONSIGLIO INGEGNERI

Donne "che lasciano il segno"



Nella foto: Le neo-ingegnere con gli attestati.

ROMA – Si è tenuta di recente nella capitale la cerimonia di conferimento dei Premi "Tesi di Laurea Ingegno al Femminile", manifestazione creata per volontà del consiglio nazionale degli Ingegneri e giunta quest'anno alla sua quarta edizione. L'iniziativa, finalizzata a promuovere l'Obiettivo 5 della Agenda ONU 2030 sulla parità di genere, si inserisce all'interno del più vasto progetto denominato «Ingegno al Femminile. Storie di donne che lasciano il segno», nato

nel 2013 allo scopo di valorizzare la figura femminile nell'ambito delle professioni ingegneristiche che ancora oggi vengono percepite dall'immaginario collettivo come tipicamente maschili.

Il Premio, istituito dal CNI in collaborazione con Cesop HR Consulting Company, leader nella consulenza strategica aziendale in ambito Employer Branding e HR Digital Communications, si pone l'obiettivo di sostenere le neolaureate in ingegneria. L'iniziativa

mira a favorire il loro ingresso nel mondo del lavoro, garantendo pari opportunità e retribuzioni rispetto ai colleghi uomini. A partire dalla sua prima edizione, un gruppo di Aziende Ambassador ha voluto contribuire fattivamente alla sua riuscita offrendo occasioni di colloqui di lavoro e/o di stages alle partecipanti, occasioni che spesso hanno rappresentato l'inizio di un rapporto di lavoro stabile. Tra quest'ultime spicca, in occasione dell'edizione 2024, il nome di DKC Europe.

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

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

Per informazioni e noli rivolgersi

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



DAL CONVEGNO DEGLI PSICOLOGI ENPAP

Pensioni e welfare, basteranno?



ROMA – Cosa accadrà al futuro di pensioni e welfare, da qui a vent'anni? Per molti giovani che stanno lavorando, la domanda è legittima: saranno socialmente efficaci? Domande da porsi, dato che nel 2045/2050 l'Italia raggiungerà il picco dell'invecchiamento della popolazione e sarà nel pieno della più grande transizione demografica di tutti i tempi.

La Cassa pensionistica degli psicologi ha portato questi interrogativi al Convegno ENPAP.

Come riferito, ENPAP gode di ottima salute, è ancora una cassa con una popolazione giovane e in fase di accumulo di contributi.

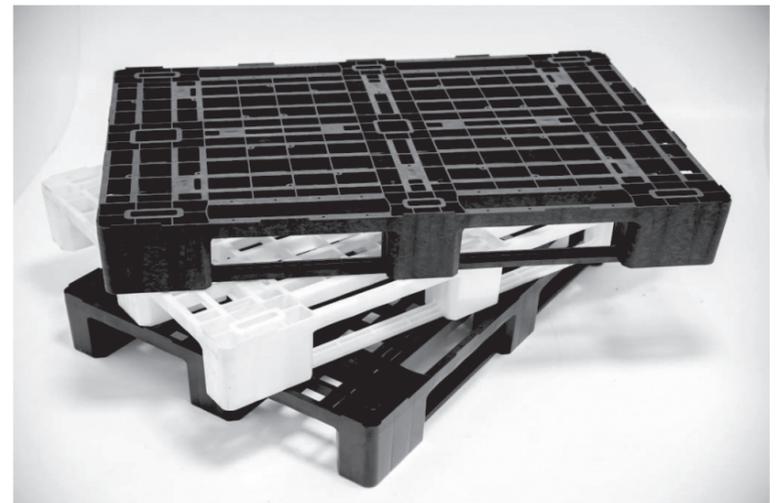
Nonostante le buone notizie - è emerso dal convegno - le difficoltà un po' per tutti i giovani che lavorano sono a vista d'occhio. Il

sistema contributivo italiano che coinvolge tutti i lavoratori dal 1996, pur garantendo una migliore autosostenibilità, rischia di non essere altrettanto efficace in termini di adeguatezza delle pensioni. Perché mette sulle spalle di ciascun lavoratore l'onere di costruire interamente la propria pensione attraverso l'accantonamento di una quota importante dei propri redditi. Onere esposto all'attuale incertezza e discontinuità del lavoro, anche per i liberi professionisti, che rischia di far raggiungere solo parzialmente l'obiettivo di proteggere la società da una povertà diffusa quando si cessa l'attività lavorativa.

Fin qui il comunicato della cassa psicologi. Le conclusioni, riassume dalla lunga nota, sono: monitorare con attenzione l'andamento del welfare della propria categoria, ed eventualmente intervenire sulle casse integrative. Oppure, come suggeriscono molti, integrare con una assicurazione finalizzata ad aggiungere un trattamento aggiuntivo. Per garantirsi comunque una vecchiaia serena in un mondo certo più green e sostenibile, ma non per questo meno legato al tenore di vita cui si è abituati.

PRESENTATO DAGLI ESPERTI DEL RICICLAGGIO

Un neo-pallet forte e leggero



MILANO – Logypal7, l'ultimo pallet studiato e prodotto da Relicyc, da inizio dicembre disponibile sul mercato e acquistabile sul sito ufficiale dell'azienda www.relicyc.com/it/, è un'ennesima conferma e al tempo stesso il risultato - scrive l'azienda - di questo lungo e paziente lavoro: un pallet che si distingue per la sua estrema maneggevolezza data dal peso contenuto in 9 kg, progettato per la massima prestazione su scaffale in relazione alla struttura leggera, utilizzando esclusivamente poliolefine ampiamente riciclabili. Un prodotto che è quindi il frutto di un'innovazione senza compromessi, di uno stampo che incorpora tecnologie e brevetti all'avanguardia in grado di distinguerlo nettamente dalla

concorrenza andando a soddisfare la necessità di stoccare a scaffale un peso che non richiede le prestazioni di pallet più pesanti (finora gli unici presenti sul mercato), più costosi e difficilmente riciclabili secondo i dettami del PPWR.

Mentre il mercato del pallet tende a concentrarsi sul risparmio, spesso a discapito dei materiali utilizzati per il pallet, Logypal 7 - scrive il sito - eleva gli standard, offrendo una qualità e una performance difficilmente riscontrabili al giorno d'oggi in un prodotto di questo peso. Per aziende impegnate in una sostenibilità concreta come Relicyc, gli obiettivi chiave includono la riduzione dei fermi macchina quasi a zero, il taglio dei consumi ener-

getici e una notevole diminuzione del fabbisogno energetico, grazie all'uso di software all'avanguardia che ottimizzano i consumi in tempo reale. In sintesi, l'obiettivo è massimizzare il recupero dei materiali minimizzando l'uso delle risorse, enfatizzando l'economia circolare e l'efficienza energetica, con un focus particolare sul risparmio di CO2.

Con un rapporto portata/tara estremamente ottimizzato, Logypal 7 si distingue come la scelta privilegiata per le aziende che desiderano un'alternativa sostenibile e altamente funzionale nella gestione dei carichi, anche su scaffalatura. È quindi la soluzione ideale per chi aspira a un equilibrio tra eccellenza funzionale e impegno ecologico.

SOTTOSCRITTI IN UN RECENTE VERTICE INTERNAZIONALE IN KENIA

Nuovi trattati contro pesca illegale



MOMBASA – Importanti trattati della FAO, dell'IMO e dell'ILO che

supportano la pesca sicura e legale. Un recente workshop a Mombasa,

in Kenia ha riunito funzionari delle entità delle Nazioni Unite insieme

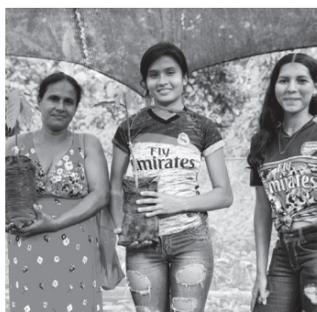
a funzionari keniani per sviluppare un modello di implementazione coordinata di questi strumenti, che affrontano la sicurezza delle navi da pesca, i diritti dei lavoratori e rigorose misure dello Stato di approdo contro la pesca illegale, non regolamentata e non dichiarata (INN).

I trattati relativi alla pesca ratificati dal Kenia sono: l'Accordo sulle misure dello Stato di approdo della FAO (PSMA), la Convenzione dell'OIL sul lavoro nella pesca (C.188), l'Accordo di Città del Capo dell'IMO del 2012 (CTA) e la Convenzione STCW-F.

L'attuazione dei trattati in modo olistico e armonizzato - due la nota diffusa al termine dell'incontro - contribuisce a rafforzare la collaborazione tra agenzie nella lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (INN), il lavoro forzato e gli scarsi standard di sicurezza dei pescherecci.

GRAZIE AL PROGETTO DELL'ASSOCIAZIONE ALTROMERCATO

Sviluppo sostenibile in Ecuador



VERONA – Secondo la valutazione dell'impatto sociale generato dal "Sustainable Development Program in Ecuador" di Altromercato, la più grande realtà di "Commercio Giusto" in Italia e una delle principali al mondo e con la quale collaborano numerose industrie italiane, tra le quali Loacker che ha siglato il protocollo Made in Dignity, il progetto ha ottenuto un ritorno sociale di 2,44 € per



ogni € investito, per un valore totale di 922.360,21 € a fronte di investimenti pari a 378.655,68 €. Tale risultato, ottenuto dal centro di ricerca ARCO (Action Research for CO - development) di PIN S.c.r.l. Servizi Didattici e Scientifici per l'Università di Firenze, indica un valore socio-economico generato dal progetto pari a 2,44 del valore delle risorse in esso investite, confermando la capacità



del progetto di generare un impatto positivo sugli stakeholder coinvolti. La distribuzione del valore sociale generato dal progetto è stata così ripartita: 48% produttori di cacao delle comunità target, 21% promotori agricoli comunitari selezionati, 9% Fondazione Maquita, 8% Loacker, 7% comunità di produttori, 5% Altromercato e infine 2% ambiente, per il quale però si prevede un aumento dell'impatto nei prossimi anni come



conseguenza delle attività di salvaguardia ambientale implementate nelle comunità target. Al progetto collaborano 8 giovani promotori e promotrici di comunità selezionati per promuovere e diffondere il progetto all'interno delle 8 comunità coinvolte, beneficiando un totale di circa 1200 famiglie; stando a un'ipotesi di media di 4 persone per famiglia, i destinatari diretti sono circa 4800.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
TUNISI

AGENZIA MARITTIMA **AUSTRAL S.r.l.**
LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it



G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING

Spedizioni Internazionali Marittime Operatori Doganali



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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Vertenza TDT il vertice

container: Piero Neri risponde di sì, purché il vertice avvenga in una sede istituzionale più allargata del porto, proponendo il Comune; adesso si fa avanti il prefetto Giancarlo Dionisi proponendo la prefettura come territorio "neutro". E il cluster applaude, con una nota di Asamar, Spedimar e Confetra Toscana in questi termini.

Abbiamo particolarmente apprezzato i contenuti dell'intervista del nostro prefetto, perché dimostrano una sua conoscenza approfondita sia dell'argomento in discussione che delle implicazioni per le imprese e per il mondo del lavoro che potrebbero derivare dalla mancata condivisione delle regole nell'utilizzo dei beni pubblici dati in gestione ai privati.

"Deve essere una partita in cui lo Stato, il Governo, la Regione entrino a salvaguardia degli interessi pubblici". Questa affermazione del prefetto è la stella polare delle nostre proposte: l'interesse pubblico è quello delle aziende manifatturiere importatrici ed esportatrici toscane e delle Regioni limitrofe, delle imprese di spedizioni, degli agenti marittimi, delle cooperative e degli autotrasportatori che prestano servizi e del personale dei terminal che può e deve essere salvaguardato confermando l'obiettivo - anche qui usiamo le parole del prefetto - "tenendo conto dell'importanza dei container che non può esseresotvalutata, non si può peggiorare l'attuale situazione".

L'attuale situazione è quella che vede crescere - nonostante tutto - gli altri terminal contenitori dei porti che si affacciano sul Mediterraneo. Un tavolo governativo che coinvolga anche il sindaco e l'Autorità di Sistema Portuale potrà ottenere chiarimenti sui contenuti del Piano d'Impresa del nuovo gestore del Terminal Darsena Toscana che hanno determinato l'Autorità portuale a dare il proprio assenso alla sua cessione e che dovrebbe certificare gli investimenti programmati per tenere alta la capa-

cià competitiva di TDT mentre si realizza Darsena Europa. Anche su quest'ultimo aspetto di "lunga visione" ci sentiamo di manifestare a Sua Eccellenza il Prefetto di Livorno il nostro plauso.

Gigantismo navale, ecco

simile a quello delle navi attuali, con alcune innovazioni: come container impilati più in alto e un grande parabrezza per migliorare aerodinamica e protezione dagli spruzzi.

Il miglioramento aerodinamico è stato sottolineato come una priorità nei recenti sviluppi navali, sia per proteggere nel carico (i Teu più esposti) sia a anche per i consumi, che in quelle dimensioni diventano ovviamente significativi.

In parallelo, la CSSC ha lavorato anche sul progetto KUN24AP, una nave da 24.000 TEU alimentata da un reattore nucleare a sale fuso, capace di maggiore velocità e efficienza.

Questi progetti riflettono la crescente competizione e innovazione nel settore navale, in un contesto di elevata domanda per nuove navi e tecnologie più sostenibili.

Su nave "Trieste"

metri di lunghezza è la più grande nave ad entrare in servizio per la nostra marina dal secondo dopoguerra.

Progettata per condurre operazioni anfibe complesse, l'unità è stata concepita per una vasta gamma di missioni: dalla difesa nazionale alle operazioni internazionali di mantenimento della pace, dalla lotta alla pirateria alla protezione delle linee di comunicazione marittime. Questo grazie alla spiccata capacità anfibia garantita da un ampio bacino allargabile e un garage dedicato; cui si aggiungono quella di portaerei con capacità di imbarco dei velivoli di V generazione, a decollo verticale, di piattaforma logistica, di sede di comando e di nave ospedale.

Nave Trieste, all'ormeggio nel Porto Mediceo, sarà anche il luogo

della cerimonia del Giuramento Solenne degli allievi della 1ª classe dei corsi normali che giureranno fedeltà alla Repubblica.

Noli alle stelle anche

che si riflette ovviamente su tutte le rotte. L'incertezza di come si svilupperà il nuovo protezionismo preannunciato da Trump non aiuta."

Un ultimo tema: si ha l'impressione di un continuo, forte, forse eccessivo moltiplicarsi di Fiere e manifestazioni fieristiche anche di più giorni. È un vantaggio o un problema?

"Anche questo è un tema che incide sul nostro lavoro. Troppe fiere, spesso ripetitive, che comportano non solo spese per essere presenti, ma diventano pesanti per la stessa qualità della vita di chi è costretto a volare qua e là per il mondo. Oggi poi che volare non è più come una volta, ma comporta ritardi, perdite di coincidenze, prenotazioni alberghiere che saltano, stress eccetera. Si stanno facendo avanti istanze sempre più apprezzate perché certe fiere indispensabili o quasi diventino almeno biennali invece che annuali. Sarebbe già un bel vantaggio, sia economico che per la nostra salute".

Aumentano le propulsioni

vano preso in considerazione solo un'opzione di carburante, hanno poi deciso di cambiare rotta e abbracciare anche altri carburanti.

Solo due delle prime dieci compagnie di navigazione, inizialmente CMA CGM e in seguito Maersk, hanno optato per scegliere sia metanolo che GNL per le loro nuove costruzioni (navi di linea principali). Un grafico Alphaliner di questa settimana mostra la recente attività di nuova costruzione di ogni vettore (dal 2020) e i rispettivi libri degli ordini delle compagnie di navigazione e illustra chiaramente quanto siano divisi i vettori sulla questione.

L'ANALISI DELL'AMMIRAGLIO BETTINI NELLA CONFERENZA ATENA

Colombo e l'epopea atlantica



Nella foto: Cristiano Bettini e il presidente ATENA Giovanni Giustiniano.

LIVORNO - Molti studenti delle scuole medie superiori, in particolare dell'Istituto Nautico Cappelini, ma anche molti appassionati

di storia navale: così la platea di martedì scorso nella sala convegni del Palazzo dei Portuali per l'attesa conferenza dell'ammiraglio-

scrittore-studio Cristiano Bettini sulla navigazione delle caravelle di Cristoforo Colombo che portò alla scoperta (o alla riscoperta) del confine americano. Organizzata nell'ambito delle iniziative culturali di ATENA, l'associazione di tecnica navale, la conferenza ha affrontato, con molti richiami alla cultura dell'epoca ed alle relative conoscenze di navigazione d'altura, non solo il viaggio, ma anche la sua preparazione: con i dubbi, le speranze e anche i sotterfugi e i voli pindarici, che portarono alla grande avventura. L'ammiraglio Bettini, scrittore facendo e sempre molto documentato, ha saputo coinvolgere la sala anche con l'illustrazione degli errori di navigazione e di geografia dell'avventuroso genovese: errori che a volte sommandosi ed annullandosi hanno portato poi al lieto fine dell'arrivo - come Colombo ha creduto per un po' - addirittura in Cina, ritenendo di aver circumnavigato il globo.

ELETTO A GENOVA NEL TRENTESIMO ANNIVERSARIO DELL'ASSOCIAZIONE

Il nuovo direttivo Wista

GENOVA - Squadra rinnovata per i vertici di Wista Italy, l'associazione femminile del cluster marittimo. L'assemblea elettiva di Wista Italy, la sezione italiana della Women International Shipping and Trading Association per il rinnovo delle cariche direttive per il periodo 2024-2026 si è svolta a margine del convegno "Umanità ed innovazione: navigare verso il futuro" che si è tenuto a Palazzo San Giorgio per celebrare i suoi primi trent'anni di attività e a 30 anni esatti da quando nasceva Wista Italy dalla volontà di cinque socie fondatrici.

Sono riconfermate nel consiglio direttivo Costanza Musso, amministratrice delegata del gruppo Grendi, Caterina Cerrini, project and development manager Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile e Gabriella Reccia, General Counsel, responsabile ufficio legale gruppo



Nella foto: Il nuovo vertice Wista.

armatoriale Nova Marine. Neo-elette Cinzia Borghi, ceo di Mistral Marine Solutions, Manuela Indaco, Forwarding Agents &

Customs Brokers amministratore unico della A.Perez & C.snc, ed Elena Piga, regional sales manager Stolt Tank Container.

DAI CONTROLLI DELLE FIAMME GIALLE E DOGANA

Gasolio non conforme, denunciati



FIRENZE - Nei giorni scorsi, il Comando Regionale Toscana della Guardia di Finanza e la Direzione Territoriale Toscana e Umbria dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), hanno dato esecuzione a un piano straordinario di controlli sulla distribuzione, circolazione e commercializzazione dei carburanti.

L'attività, coordinata dalle Procure della Repubblica di Pisa e

Livorno, è stata eseguita congiuntamente da militari della Guardia di Finanza e personale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, anche avvalendosi dell'apporto dei Laboratori chimici ADM.

Nel corso delle operazioni di verifica presso i distributori di carburante, è emerso che taluni di essi commercializzavano gasolio non conforme agli standard previsti dalla specifica normativa di settore, perché

connotato da un punto di infiammabilità inferiore a quanto prescritto.

I controlli hanno consentito di impedire che fossero immessi sul mercato oltre 17.500 litri di carburanti irregolari. Due persone sono state denunciate alle Autorità preposte. Le stazioni di servizio, presso le quali è stato sequestrato il prodotto, sono ubicate nelle province di Pisa e Livorno.

L'intervento dimostra l'impegno delle due amministrazioni nel contrasto alle frodi che possono mettere a rischio la lealtà e la correttezza negli scambi commerciali e la sicurezza dei cittadini. Si inquadra nell'alveo del Protocollo d'Intesa sottoscritto tra le due Istituzioni, preordinato a garantire non solo il regolare assolvimento degli obblighi impositivi, ma anche il corretto funzionamento dei sistemi di erogazione delle stazioni di rifornimento, la qualità del prodotto venduto nonché la trasparenza dei prezzi al consumatore.

PER IL GRANDE TERMINAL VECON-PSA VENICE

Nuove gru elettriche a Marghera



VENEZIA - PSA Italy ha ufficializzato l'ordine di acquisto di tre nuove E-RTG (Electric Rubber Tyred Gantry cranes), le gru da piazzale totalmente elettriche e a zero emissioni, per un valore complessivo di 8,5 milioni di euro, consolidando l'impegno verso un futuro più sostenibile e competitivo nel settore portuale. Le nuove gru, progettate per migliorare l'efficienza operativa e ridurre l'impatto ambientale, saranno operative nel terminal di Vecon - PSA Venice entro il 2026, al termine del processo di produzione e consegna.

L'acquisto dei tre E-RTG rappresenta il culmine della prima tranche di investimenti strategici pianificati in termini di equipment e infrastruttura; nel 2024 il terminal Vecon-PSA Venice ha già realizzato la messa in funzione di quattro nuove Reach Stacker, fondamentali per le

operazioni di movimentazione dei container, e altre due in arrivo nel 2025. Sono stati inoltre completati importanti lavori di rifacimento e asfaltatura del piazzale, insieme alla realizzazione delle nuove vie di corsa del gommato, con l'obiettivo di migliorare la viabilità interna e l'efficienza operativa.

È stato anche potenziato il sistema di stoccaggio delle merci refrigerate attraverso la creazione di nuovi Reefer Rack, con un incremento di 96 prese reefer, rispondendo così alla crescente domanda del mercato per il trasporto di merci a temperatura controllata. Un'attenzione particolare è stata riservata anche al benessere dei lavoratori e degli operatori esterni, grazie alla realizzazione di nuovi spogliatoi e di un'area di ristoro moderna e accogliente.

Questi interventi si inseriscono in

una strategia complessiva di potenziamento delle infrastrutture e delle tecnologie portuali, in linea con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e miglioramento dei servizi.

"Siamo fieri di annunciare questo nuovo passo avanti nei nostri investimenti: questa prima tranche, pianificata nel 2024, fa riferimento al nostro impegno di oltre 80 milioni di euro annunciato a giugno del 2023, in occasione del rinnovo della concessione del nostro terminal qui a Marghera - ha dichiarato Daniele Marchiori, general manager di PSA Venice-Vecon - L'introduzione di 3 nuovi E-RTG rappresenta non solo un importante salto tecnologico che ci consentirà di migliorare ulteriormente il livello di servizio, ma anche un chiaro segnale del nostro impegno per la sostenibilità e l'innovazione, elementi chiave per garantire competitività nel mercato globale."

CON LE NUOVE DISPOSIZIONI DEL MINISTERO

Visitare Montecristo in barca



Nella foto: Cala Maestra di Montecristo e l'isola dall'alto.

PORTOFERRAIO – L'avete letto il celebre classico di Alexandre Dumas "Il conte di Montecristo"? Un fumetto d'epoca, ma che ha fatto la storia. Ed ha fatto conoscere in tutto il mondo quello sperduto scoglio a sud dell'isola d'Elba che i romani avevano battezzato Mons Iovis (Monte Giove) e i cristiani hanno poi convertito il Monte Cristo.

Per decenni è stato riserva di caccia privata dei re d'Italia: poi è diventato riserva naturale totalmente vietata alle visite, se non con speciali gruppi guidati. Ma oggi finalmente - ricorda la collega Elisabetta Arrighi in un suo pregevole servizio sulla rivista Il Gommone di dicembre - si può raggiungere anche con la propria barca, gommone,

motoscifo o veliero, purché non superi i 16 metri di lunghezza e i 2,5 metri di pescaggio. Lunghezza e pescaggio sono calibrati sul piccolo molo dell'insenatura più accessibile, Cala Maestra, sul quale si sbarca per poi essere accompagnati in una visita non molto estesa, in particolare alla ex villa reale e dintorni.

L'isola è a circa 35 miglia sia dalla Corsica che dal Giglio, rotta 180° dall'Elba. È dunque una traversata che può essere affrontata anche da natanti abilitati alla navigazione oltre 12 miglia, con le necessarie dotazioni: però bisogna chiedere prioritariamente il permesso alla sezione Carabinieri Biodiversità di Follonica, che hanno sostituito la forestale da quando è stata conglobata. L'indirizzo cui chiedere del

permesso è: <https://rgpbip-it/repairto/follonica>; telefono 0566 40611, e-mail 043591@carabinieri.it.

Bisogna attendere la comunicazione del permesso ottenuto, che è legata anche alla disponibilità sull'isola dei Carabinieri specializzati, i quali riceveranno e accompagneranno gli ospiti. Lo sbarco è da parecchi anni a pagamento: 100 euro per i natanti entro 10 metri di lunghezza, 500 per quelli più grandi fino a 16 metri. Ogni persona che sbarca paga 25 euro di ticket. Ma per chi ama le lunghe traversate e la scoperta di un'isola che ha fatto la storia, anche per il convento dei frati che fu distrutto dalle incursioni saracene e la grotta del santo con i tanti ex voto lasciati nei secoli passati, vale davvero la pena.

NEL MARINA DEL GRUPPO INTERNAZIONALE D-MARIN

Bellini nautica anche a Imperia

CLUSANE (ISEO) – Bellini Nautica S.p.A., realtà fondata nel 1967 e a capo di un gruppo operante nel settore della nautica di lusso e specializzata nella produzione di imbarcazioni a marchio Bellini Yacht, nonché nel trading di imbarcazioni (nuove e usate), nel restauro e trading di "Vintage Riva" e nell'offerta di un'ampia gamma di servizi correlati, ha firmato un contratto di locazione, in qualità di unico locatario, con Marina di Ponente S.r.l. avente ad oggetto due immobili ad uso commerciale presso la Marina di San Lorenzo al Mare, nel comune di San Lorenzo al Mare (IM), in via Aurelia 3.

La Marina di Ponente, una delle 25 marine di proprietà di D-Marin, controllata da CVC Capital Partners, è situata in una delle località più prestigiose della costa e offrirà un ambiente ideale per la vendita



Battista Bellini

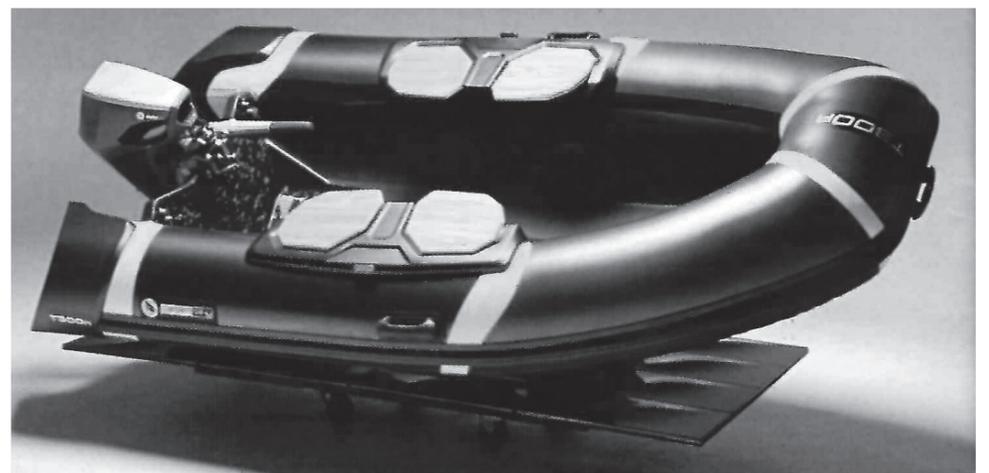
di imbarcazioni del Gruppo Bellini, comprese quelle a marchio Bellini Yacht, e i servizi di assistenza correlati, con uno spazio adibito ad ufficio di 98 mq e un negozio showroom di 160 mq. Gli spazi saranno utilizzati esclusivamente dalla controllata Italian Dealer S.r.l. ("Italian Dealer") e la squadra sarà

composta da Massimo Scagnelli, amministratore delegato di Italian Dealer, cui si aggiungeranno due nuove risorse. L'apertura di tale nuovo punto vendita permetterà al Gruppo Bellini di raggiungere una clientela più ampia, di aumentare le vendite di Italian Dealer, nonché di avere una vetrina esclusiva per le imbarcazioni a marchio Cranchi Yachts e Bellini Yacht.

Battista Bellini, ad di Bellini Nautica, ha dichiarato: "La marina di San Lorenzo è un angolo nascente di incredibile fascino sulla costa ligure. Siglare un accordo che ci permetta di partecipare per primi e in esclusiva come distributori da un lato e marchio dall'altro, all'evoluzione di questa marina per i prossimi anni ha una rilevanza strategica che siamo sicuri avrà un profondo impatto per il nostro gruppo."

COSTRUITO A MODENA E PRESENTATO NEGLI USA

Il "gommino" in fibra di carbonio



Chi credeva che in fatto di gommoni non si potesse fare ormai di più, si ricrederà di fronte a questo T300R della ditta modenese Modernatech Composit, recentemente esposto come debutto mondiale al Boat Show di Fort Lauderdale in Florida. Si tratta di un 3 metri, un "gommino" secondo le definizioni di oggi, ma che presenta elementi di robustezza e insieme di peso assolutamente nuovi. I tubolari sono infatti uno speciale tessuto

in fibra di carbonio, che è leggera ma anche robustissima. Mentre la carena rigida è in resina pre-impregnata tratta in autoclave. Può essere motorizzato fino a 20 Cv anche se la ditta sottolinea che la sua motorizzazione più adatta è un fuoribordo elettrico. Il T300R è dotato, come si vede nella foto,

anche di sedute rigide incorporate sui tubolari (quattro, come le persone per cui è omologato) mentre i terminali poppieri non sono a cono ma con piccole piattaforme di risalita. Se volete affrontare una spesa che può variare dai 25 mila euro in su, può essere il gommino ideale.

CON UNA INNOVATIVA IMBARCAZIONE PROGETTATA DALLA DELFT UNIVERSITY

Il Mare del Nord tutto a idrogeno



Nella foto: L'imbarcazione a idrogeno in navigazione.

AMSTERDAM – La Delft University of Technology (TU Delft) è la più antica e più grande università di tecnologia pubblica dei Paesi Bassi e il suo team Hydro Motion ha sviluppato fino ad oggi una quindicina di imbarcazioni a energia green e vinto la Monaco Energy Boat Challenge del 2023. Di recente una sua imbarcazione, come raccontano i protagonisti, ha attraversato il mare del nord fino alla costa inglese, alimentata a idrogeno.

"Il settore marittimo è attualmente uno dei principali consumatori di combustibili fossili e il nostro obiettivo finale è aiutarlo a muoversi rapidamente verso un futuro più verde. L'idrogeno ha un grande potenziale da offrire a questo settore, e speriamo che il

nostro progetto dimostri la fattibilità di questo combustibile pulito", commenta Daan Posthumus, Chief Embedded Systems del TU Delft Hydro Motion Team.

A dimostrazione di questo impegno, il team TU Delft Hydro Motion ha recentemente affrontato la sfida che l'avrebbe spinto oltre i propri limiti: costruire un'imbarcazione alimentata a idrogeno per attraversare un tratto lungo 169 chilometri nel Mare del Nord, dal porto di Breskens nei Paesi Bassi a quello di Ramsgate nel Regno Unito.

Il team TU Delft Hydro Motion ha utilizzato due tablet TOUGHBOOK G2, di cui uno con tastiera per la programmazione e un tablet stand-alone per il monitoraggio. È fondamentale - dicono i progettisti - che i dispositivi

G2 del team siano continuamente collegati ai sistemi della barca, sia durante i test che il viaggio stesso. "I tablet TOUGHBOOK vengono utilizzati durante la traversata per controllare i sistemi della barca.

Dopo un intenso periodo di test, a luglio il team TU Delft Hydro Motion ha attraversato con successo il Mare del Nord fino al Regno Unito con questa imbarcazione e a idrogeno costantemente monitorata. "È fantastico che gli studenti possano trovare soluzioni intelligenti che contribuiscono a un futuro più verde con i nostri tablet TOUGHBOOK. Ancora una volta, ci congratuliamo con il team per il loro grande risultato," conclude Pierre van Zon, channel development manager di TOUGHBOOK Benelux.

www.lorenzini-terminal.it

CI
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



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@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

“Me too” e la portualità



Nell'immagine: La donna-diavolessa nell'iconografia di molte religioni.

Ci sembra giusto, in tempi di contestazione scatenata (e spesso prevaricatrice) contro il cosiddetto “patriarcato”, ospitare anche il lamento di questo lettore, che chiede di citare solo le iniziali A.A. secondo il quale queste campagne a furia di slogan e di sfilate sono assolutamente fuori tempo, specialmente nell'ambiente dei porti e della logistica. Riassumiamo la lunga amareggiata nota ricevuta sul web.

Direttore, mi meraviglia lo spazio che anche il vostro/nostro giornale dedica alle manifestazioni, spesso anche scomposte - delle suffragette di una supposta sudditanza della donna in una società maschilista, prevaricatrice, oppressiva e...chi più ne ha più ne metta di aggettivi. Io lavoro in un'agenzia marittima dove le donne sono più di noi maschietti, il capo è una donna e tra i nostri clienti e corrispondenti le donne hanno spesso compiti apicali. Se poi guardiamo al mondo, sia in Oriente che in Occidente le donne son spesso a capo dei governi, compresa l'Europa; e di imprese internazionali, di multinazionali, di centri di ricerca, persino di comandi militari e di navi e aerei da combattimento. Ma c'è proprio bisogno di togliersi i reggiseni e sventolare le puppe in piazza per chiedere diritti già abbondantemente ottenuti? E poi la campagna contro la violenza sulle donne? Perché: la violenza sui minori, sugli handicappati e più un generale le violenze su tutti gli esseri umani contano meno? In conclusione: non si rischia di far nascere un senso di rigetto verso troppe istanze demagogiche?

*

Abbiamo sintetizzato, ma non modificato - ci sembra - l'insofferenza del lettore verso le tante manifestazioni del femminismo più acceso. Ne siamo adatti, su queste colonne, a dar giudizi in merito, visto che ci occupiamo di logistica e non siamo un settimanale di costume. Comunque: la libertà di espressione è legittima, purché non sfoci in violenza o prevaricazione. Le “puppe” al vento in piazza? Premesso che chi ha superato gli anta ricorda

senza scandalo quando era di moda il monokini in spiaggia e anche in certe feste estive, il corpo femminile usato come provocazione fa parte della storia: Lady Godiva, gentildonna inglese, (nel 1067 riportano i libri) cavalcò nuda in strada per protestare contro l'aumento delle tasse. E lo stesso cristianesimo riporta immagini di donne martirizzate seminude. Tutto ciò premesso, la parità di genere oggi sembra scontata, almeno in Occidente, malgrado piccole sacche di resistenza. Che poi rimanga in molti il substrato culturale d'origine, cioè di Eva responsabile della cacciata di quel babilone di Adamo - e del genere umano che è seguito - dal paradiso terrestre, beh qualcuno pensa che alla fin fine - ohibò, pensiero naschilista? - ne potesse anche valere la pena...

-- ALL'INTERNO --

Integrazione digitale porti-FS.	a pag. 4
Più giovani alla guida.	a pag. 4
Il concorso per nuovi finanziari.	a pag. 4
Donne “che lasciano il segno”.	a pag. 4
Pensioni e welfare, basteranno?	a pag. 5
Nuovi trattati contro pesca illegale.	a pag. 5
Sviluppo sostenibile in Equador.	a pag. 5
Un neo-pallet forte e leggero.	a pag. 5
Gasolio non conforme, denunciati.	a pag. 6
Colombo e l'epopea atlantica.	a pag. 6
Il nuovo direttivo Wista.	a pag. 6
Nuove gru elettriche a Marghera.	a pag. 6
Visitare Montecristo in barca.	a pag. 7
Il Mare del Nord tutto a idrogeno.	a pag. 7
Bellini nautica anche a Imperia.	a pag. 7
Il “gommino” in fibra di carbonio.	a pag. 7
“Me too” e la portualità.	a pag. 8

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
redazione@gazzettamarittima.it
www.lagazzettamarittima.it

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

FANFANI

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



MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

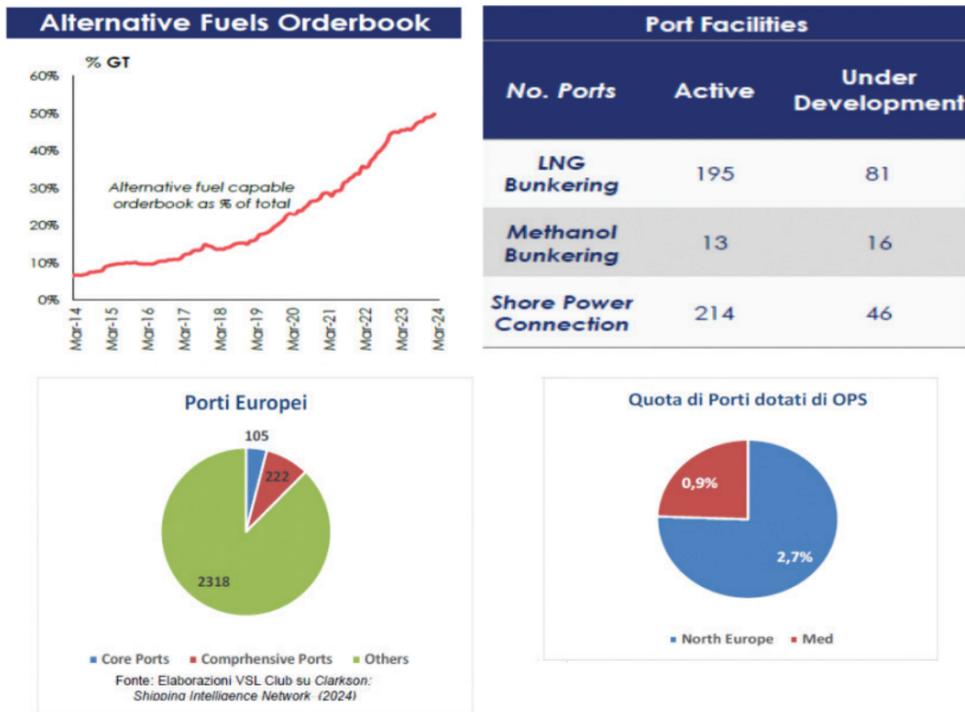
TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Carburanti, cold ironing e navi, quante contraddizioni...



più che mai, infatti, la nave è un cardine dell'infrastruttura logistica e non può essere disconnessa dagli altri pilastri (porti, connessioni multimodali, etc.) che la compongono". Ecco le sue considerazioni.

Ma sembra che la cosa non riguardi il nostro Paese in cui ogni AdSP sembra fare una corsa bulimica a chi arriva prima per realizzare il suo impianto di Cold Ironing.

appena lo 0,9% in Mediterraneo. Se guardiamo, pertanto, il cold ironing dal lato dei porti, molti dicono che gli impianti sono così rari in quanto mancano le navi interessate.

Ho più volte evidenziato attraverso la tua rispettabilissima pubblicazione che la tematica della decarbonizzazione/transizione va affrontata in modo comprensivo; ed è ciò che sto cercando di fare con molta modestia attraverso i miei impegni istituzionali in ECSA e Feport per conto di Confitarma ed Assiterminal.

Tuttavia, il processo di decarbonizzazione vede sostanzialmente un effetto di polarizzazione tra gli armatori; infatti a fronte di una forte attenzione ai segmenti suddetti, prevalentemente destinati a traffici dedicati o di linea, vi è un sostanziale disinteresse da parte del soggetto pubblico verso la componente dell'attività "trampistica" ed "oceanica" (bulk, tanker, etc.) la quale, tra l'altro, è composta da aziende di piccola e media dimensione con limitate capacità di investimento. Aggiungo che questo tipo di operatività viene caratterizzato da una notevole permanenza delle navi in porto (circa il 45% del tempo utile viene destinato alle soste in porto) e, pertanto, sarebbe quanto mai utile che il legislatore, oltre a porre l'attenzione sull'infrastruttura, facilitasse con provvedimenti ad hoc il refitting di queste navi. L'efficienza di un impianto di cold ironing, come ogni infrastruttura, dipende dalla sua scalabilità, e quindi dal suo grado di utilizzo; da ciò ne derivano anche i costi ed i relativi prezzi di accesso alla fornitura. Quindi, più si utilizza l'impianto e più il costo marginale scende, e per fare ciò forse sarebbe stato meglio definire anche un correlato stanziamento del Fondo Complementare che contemplava la possibilità di adeguare le navi con un contributo. In sintesi, anziché allocare 1 mld. all'infrastruttura si poteva pensare di suddividere tale importo al fine di contribuire all'investimento necessario per adattare le navi ad accogliere l'energia da terra. Segnalo che, attualmente, su circa 2.600 porti Europei rilevanti (di cui circa 330 core e Comprehensive) solo il 3,6% sono dotati di impianto OPS, di cui

Altro tema che dimostra l'incoerenza da parte del Legislatore comunitario è relativo alla strategia di utilizzo del LNG. Come correttamente riportato da Luca Brandimarte, attualmente il fuel "transizionale" su cui si sono orientati prevalentemente gli armatori è proprio LNG. Infatti, come si evince dai grafici successivi, circa il 7% (in GT) della flotta in essere, ed oltre il 50% dell'orderbook è orientato su carburanti alternativi, ma ben il 50% di entrambi sono costituiti da navi alimentate a LNG. Il vero paradosso è che su oltre 10 mila porti rilevanti a livello mondiale solo 195 sono dotati di impianti di rifornimento di LNG. Non solo, ma come ho recentemente avuto modo di evidenziare (a breve avrò un incontro su questo tema al CIPOM per conto di Confitarma) risulta altrettanto paradossale che l'LNG quale combustibile di origine fossile viene "vietato" dalla Tassonomia Europea (Reg. 852/2020) sia nell'ambito del trasporto marittimo che nell'ambito portuale. Infatti, l'art. 6.10 della Tassonomia considera non compliant le navi destinate a trasportare combustibili fossili (incluso LNG)

Attualmente le navi dotate di HVSC (High Voltage Shore Connection), ovvero in grado di accogliere l'energia da terra sono 2.958 (2,6% del totale) ma rappresentano il 9% in termini di GT. Ciò significa che la gran parte di queste navi sono di grandi dimensioni ed afferenti sostanzialmente a tre segmenti: Cruiseships, LNG carriers, Containers. Tendenzialmente, quindi, la strategia di investimento infrastrutturale dovrebbe preferire porti la cui vocazione e prevalentemente orientata a questi settori affinché le risorse pubbliche, che sono sempre rare e preziose, non vengano disperse in inutili progetti.

Bonistalli vicepresidente Federagenti



Nella foto: Il consiglio direttivo di Federagenti.

già presidente dell'Asamar dal 2016 al 2021. Un incarico prestigioso, ha subito ricordato l'attuale presidente Asamar Laura Miele, che conferma la primaria importanza degli agenti marittimi livornesi a livello nazionale. Gli altri tre vicepresidenti eletti dal consiglio sono: Vito Totorizzo (Bari), Paolo Spada (Trieste) e Barbara Carabetti (Civitavecchia).

Vuoi ottimizzare gli spazi in magazzino e i processi logistici?

JUNGHEINRICH

Done. By One.

Soluzioni di automazione Jungheinrich.

Scopri di più: www.jungheinrich.it/automazione

Generated with AI

ed il 6.16 considera altrettanto non in linea le infrastrutture portuali dedicate allo storage di prodotti fossili. Ciò nonostante la stessa Tassonomia abbia considerato la produzione di energia nucleare e LNG quali attività di transizione. La cosa è ancor più paradossale se si pensa che la Direttiva AFIR prevede la dotazione di impianti di stoccaggio di LNG in tutti i porti TEN-T entro il 2024. In pratica, si rischia che ogni provvedimento pubblico a sostegno dell'utilizzo del LNG in ambito del trasporto marittimo possa essere oggetto di sanzione successiva alla prova dello scrutinio Comunitario.

Val la pena evidenziare che il settore armatoriale nell'ultimo quindicennio ha investito in via autonoma circa 240 bilioni di dollari con un risultato incredibile: infatti le emissioni di CO2 per ton-mile si sono ridotte del 45%, e che la stessa propulsione LNG, molto spesso accoppiata a sistemi EGR/SCR ha determinato il totale abbattimento delle emissioni di SOX/NOX e la riduzione di circa il 30% di CO2. In tal senso abbiamo numerose prove anche in altri settori (v. l'automotive) dell'atteggiamento suicida della nostra identità comunitaria anche al servizio di interessi

variegati di lobby e ONG. Ma per cercare di porre argine a ciò dobbiamo ricercare anche un ordine interno ed una maggiore capacità di coordinamento centrale al fine che le iniziative pubbliche nel settore marittimo vengano correttamente indirizzate con un'agovernance forte ed autorevole, fatta di competenze tecniche ed indipendenti, e non da soggetti assetati di protagonismo. Una delle strade è anche quella di un maggiore confronto e compattezza in ambito associativo cosa che, ad oggi, sembra non esserci a vantaggio di un antagonismo mediatico imperante che non mi sembra essere efficace.

Sogese container frigo « box » prefabbricati

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

StockSolution
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)