

PER FARE IL PUNTO SUI TEMI DELLA PORTUALITÀ E SHIPPING DOPO LE EUROPEE

Giugno, mese record di assemblee

Da ICS ad Assagenti, da CNEL ad Assonave, da Assocostieri all'Istituto di Navigazione, con il preavviso della grande assemblea di Assiterminal a metà luglio sulle connessioni tra settori operativi del lavoro logistico

ROMA – Può darsi che sia solo una coincidenza: ma sembra invece voluta la raffica di assemblee in programma per subito dopo le elezioni europee delle principali associazioni operative della portualità e della navigazione. Con alcune eccezioni: sia Gas&Pipeline Expo a Piacenza sia il webinar ANITA a Milano ci sono stati in questi giorni trascorsi; anch'essi con un sottinteso impegno di dichiarata attenzione a Bruxelles. Ad Atene, due giorni fa e fino a ieri ha avuto luogo anche Posidonia 2024 mentre mercoledì 4 a Milano s'è riunita ANIA sulla protezione dal cyber/pirates. Sempre ieri a Roma si è svolta l'assemblea dell'Istituto Italiano di navigazione.

Si ricomincia mercoledì prossimo 12 giugno con l'assemblea generale di Confcommercio a Roma, seguita il giorno dopo dal Blue Forum di Gaeta e in parallelo, nello stesso giorno a Montreal l'ICS sul tema "Shaping the future".

Il 14 giugno a Genova si tiene un incontro su Mare, Finanza e Assicurazioni. Il 25 giugno sempre a Genova la più volte annunciata assemblea generale di Assagenti sul tema "Mari inquieti".

Il giorno 26 giugno tocca all'assemblea del CNEL a Roma, in parallelo - nello stesso giorno - all'assemblea nazionale di Assocostieri, sempre a Roma, dalle 14 alle 17. Venerdì 28 sarà la volta dell'assemblea nazionale di Assonave a Salerno, che dovrebbe chiudere - salvo aggiornamenti ulteriori - un mese record di incontri e bilanci su portualità, shipping e temi collegati.

Anche luglio comunque non sarà da meno, a quanto già si legge: con il clou sull'assemblea nazionale di Assiterminal a Roma mercoledì 17, sulle connessioni in campo portuale, con il logo che riportiamo dei tanti cavi intrecciati a significare la necessità di agire sempre più come sistemi.

CILP SOTTO ACCUSA PER L'ACCORDO CON GRIMALDI

TDT, auto pigliatutto?



LIVORNO – Ci sono i fatti e poi ci sono i timori. I fatti: come più volte abbiamo scritto, l'acquisto del TDT (Terminal Darsena Toscana) (segue a pagina 8)

PER LA FORTE RICHIESTA DA CINA E USA

E i TEU ora stra-costano



Andrea Monti

LIVORNO – La logistica marittima - e di conseguenza su tutta la catena intermodale - è sulle montagne russe. Costi dei contenitori alle stelle, costo dei trasporti di conseguenza, concentrazione dei traffici in alcuni porti - Singapore con un migliaio di navi in rada in attesa, Rotterdam intasata, porti del Messico ancora di più - con ritardi anche di due settimane nelle operazioni, incidenza sui costi degli armatori dei certificati ambientali da acquistare per le normative IMO, navi cariche da Cina a occidente e quasi vuote al ritorno...

Ne parliamo nella consueta analisi mensile, con l'amico Andrea Monti, top manager di So.Ge.Se. di Guasticce, che ha ramificazioni in tutti i continenti.

Siamo di nuovo con i costi impennati, e con i Teu che sono diventati preziosi...

"Basta pensare che gli ordini di contenitori nuovi in Cina, principale produttore mondiale, (segue a pagina 8)

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 9)**

**Assagenti Jr:
shipping party
il 5 luglio**

GENOVA – I giovani dello shipping crescono: per il terzo anno consecutivo il Gruppo Giovani di Assagenti (l'Associazione genovese degli agenti e dei broker marittimi) promuove lo Youngster Shipping Summer Party. L'evento, le cui iscrizioni sono aperte da lunedì pr 3 giugno, si svolgerà il 5 luglio, a partire dalle 20, nel Palazzo della Torre di Genova Quarto. Riservato e dedicato agli under 40 delle principali categorie professionali del settore marittimo e dei trasporti, il Summer Party 2024 registra già l'adesione di Federlogistica Liguria, Gruppo Giovani di Confcommercio, Spedipor- to e Trasportounito. Vedrà anche la partecipazione di partner tecnici come Play Baltimora, il nuovo Artist Hub genovese e Genova Gourmet.

"La nostra è ormai - sottolinea Gian Alberto Cerruti, presidente del Gruppo Giovani - una formula collaudata e vincente: si configura infatti come un'occasione unica per favorire l'incontro e il (segue a pagina 8)

Bufera sul Tirreno con galoppata di trombe marine



LIVORNO – È durata meno di un'ora domenica pomeriggio della scorsa settimana: ma in tempo per l'inconsueto spettacolo della galoppata di più trombe marine al largo della costa labronica, in discesa veloce e turbolenta verso il sud, con accompagnamento di lampi e rimbombi di tuoni. Una burrasca che non si vedeva così, con questa intensità, da anni. Una burrasca che ha cacciato di corsa la gente dal lungomare, ha fatto sospendere l'attesa manifestazione remier "Coppa Neri dei risicatori" (si ripeterà forse domani) ed ha sospeso per quasi due ore i traffici e i lavori in banchina. Alla ripresa, tra le prime ad entrare la porta-macchine della Grimaldi che è andata ad ormeggiare al TDT.

La burrasca sulla costa ha causato problemi anche alle operazioni in banchina - per fortuna senza grossi danni visto che le trombe marine hanno sfilato al largo - e specialmente sull'ultimo miglio di accesso al porto. Lo Scolmatore dell'Arno ha scaricato in mare ramaglie e interi cespugli che hanno intasato in alcuni punti la foce e che stanno ancora fluttuando al largo, solo in parte intercettati dai mezzi di pulizia navali. La navigazione sul Canale dei Navicelli è stata interrotta anche per l'innalzamento del livello dell'acqua dovuto alle forte (segue a pagina 8)

UN QUADRO ESAURIENTE PARTENDO DALL'AVVIO DELLA COSTRUZIONE DELLA MAXI-DIGA DI GENOVA

Lavori portuali, tecnologie d'oggi e problematiche reali



Nella foto: Il primo cassone della grande diga di Genova.

LIVORNO – Le neverending stories dei lavori portuali non riguardano solo la Darsena Europa labronica. Un pò in tutta Italia, le imprese che vincono le gare - quando le gare ci sono: ed è già un buon punto di arrivo - affrontano problemi più giuridico/burocratici che tecnici. Però da qualche parte si corre. Per fortuna, forse anche perché ci sono più... santi in paradiso! Ecco l'intervista a un tecnico di Fincosit, azienda impegnatissima ai massimi livelli sui porti, che preferisce parlare a nome del gruppo.

I porti italiani sono in gran parte "storici", cioè, nati a corredo delle città e spesso da queste limitati via terra. Le soluzioni migliori per essere adeguati ai traffici marittimi sembrano dunque l'espansione a mare. Ciò premesso, in quali porti attualmente il gruppo Fincosit (A.F.) (segue a pagina 8)



L'attimo fuggente

LIVORNO – Non ne parlo per la prima volta, ma nel campo dei lavori marittimi, nel nostro paese si verificano spesso fatti e congiunture almeno apparentemente illogiche. E la crisi di molte grandi imprese italiane vissuta nel biennio 2017/2019, (anni in cui molte grandi imprese storiche, attive anche nel campo dei lavori marittimi - si pensi solo ad Astaldi, Condotte, Grandi Lavori Fincosit, CMC, Mantovani, Coopsette, Tecnis, e altre - hanno dovuto fronteggiare crisi economiche indotte dal sistema creditizio che hanno portato a varie forme di amministrazione straordinaria. A.F. (segue a pagina 8)

120th Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1899
SAVINO DEL BENE
Global Logistics and Forwarding Company

(segue a pagina 8)

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

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

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto ▪ New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. <u>Accettazione Reefer in “Cold Treatment”</u> 1	LI SP GIT NA GE CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC ESTHI	ME424W	19-6	13-6	16-6	21-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC EVEREST VIII	ME425W	26-6	20-6	23-6	28-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC MANZANILLO	XA426A	3-7	27-6	30-6	5-7	5	19	19	19	19
	MSC RACHELE	ME427A	10-7	4-7	7-7	12-7					
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	SP GIT NA CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC SENA	CX424A				11-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC SHRISTI	CX425A				18-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC SINES R	CX426A				25-6	5	19	19	19	19
	MSC POLARIS	CX427A				2-7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it TURKEY / GREECE TO USA ▪ - Diretto su Boston e Philadelphia 3	GIT										
	MSC NOA	MX422A				10-6					
	MSC SHANGHAI	MX423A				17-6					
	KARLSKRONA	MX424A				24-6					
	T.B.N.	MX425A				1-7					
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). <u>Accettazione Reefer in “Cold Treatment”</u> E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO - Servizio diretto ▪ Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA: da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). <u>Accettazione Reefer in “Cold Treatment”</u> 4	LI SP GIT NA CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC MATILDE V	XA423A	17-6	12-6	14-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC MARIANNA	MF425W	24-6	19-6	21-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MAERSK SERANGOON	426W	1-7	26-6	28-6						
	MSC AGRIGENTO	MF427W	8-7	3-7	5-7	5	19	19	19	19	
	MAERSK PUELO	428W	15-7	10-7	12-7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto ▪ Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Phillipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE ▪ (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i>. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i>. Surimane: <i>Paramaribo</i>. Barbados: <i>Bridgetown</i>. <u>Accettazione Reefer in “Cold Treatment”</u> E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA WEST COAST - Servizio diretto ▪ Vancouver (e prosezuzioni interne). - MESSICO WEST COAST: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). <u>Accettazione Reefer in “Cold Treatment”</u> 5	LI SP GIT NA CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC MELINE	MC424A	19-6	10-6		13-6	Vedi Serv.	Vedi Serv.	Vedi Serv.	Vedi Serv.	
	MSC SARA ELENA	MC425A	26-6	17-6		20-6					
	MSC JEONGMIN	MC426A	3-7	24-6		27-6					
	MSC BRUNELLA	MC427A	10-7	1-7		5-7					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it NORD EUROPA ▪ Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosezuzioni interne). 6	LI SP GIT NA CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC HEIDI	NL423R	16-6		15-6		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC FAIRFIELD	NL424R	21-6		20-6		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC TAMARA	NL425R	29-6		28-6		19	19	19	19	
	MSC MARIA ELENA	NL426R	7-7		6-7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA ▪ Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosezuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!) 7	NA LI GE										
	MSC ROBERTA V	CI425A	18-6	19-6		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC LISA	CI426A	25-6	26-6		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC ANNICK	CI427A	6-7	7-7		19	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO ▪ Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA ▪ Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA ▪ Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN ▪ Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO ▪ Jeddah. EAST AFRICA ▪ Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA ▪ Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni 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. 8	SP GE CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC ILENIA	FD424E			12-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SAVONA	FD425E			15-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC LIVORNO	FD426E			22-6	5	19	19	19	19	
	MSC ILENIA	FD424E		13-6							
	MSC SAVONA	FD425E		19-6							
	MSC LIVORNO	FD426E		26-6							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO ▪ Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA ▪ Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA ▪ Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN ▪ Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè. 8 BIS	GIT NA CIVIT. VE RA AN TS										
	MSC ALYSSA	CX423A			12-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SHRISTI	CX424A			19-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC SINES R	CX425A			26-6		5	19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE ▪ Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA ▪ Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas. 9	LI GIT GE NA PA VE RA AN TS										
	MSC MAXINE	MM424A	14-6		16-6		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC AGADIR	MM425A	20-6		22-6		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC ESTHI	MF426W			16-6		19	19	19	19	
	MSC EVEREST III	MF427W			23-6						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it SUD AFRICA ▪ Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA ▪ Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1. 10	CIVIT. SP GIT NA PA VE RA AN TS										
	MSC MELINE	MC424A	12-6	19-6			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SARA ELENA	MC425A	19-6	26-6	15-6		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC JEONGMIN	MC426A	26-6	3-7	22-6		19	19	19	19	

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1. 11		LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS		
	MSC SENA	CI424A	10-6		11-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC ROBERTA V	CI425A	17-6		18-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC LISA	CI426A	24-6		25-6	5	9	19	11	19	19	19	
	T.B.N.	CI427A	1-7		2-7								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9. 12		CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS			
	MSC MELINE	MC424A	12-6	19-6				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC SARA ELENA	MC425A	19-6	26-6	15-6			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC JEONGMIN	MC426A	26-6	3-7	22-6		19	19	19	19	19		
	MSC BRUNELLA	MC427A	3-7	10-7	29-6								
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 13			SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS			
	PUSAN C	MA422A		13-6			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	APL BOSTON	ONNIRE		20-6			Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.	Serv.		
	T.B.N.	ONNIRE		27-6				19 (Via SP)	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 13 BIS			SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	MSC MATILDE V	XA423A				14-6							
	MSC MARIANNA	MF425W				21-6							
	MAERSK SERANGOON	426W				28-6							
	MSC AGRIGENTO	MF427W				5-7							
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 prosezuzioni 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. 14			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	MSC ARINA	FJ422E		Vedi	9-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC APOLLINE	FJ423E		Serv.	21-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC NELA	FJ424E		16	25-6	15	19	19	19	19	19		
	MSC FEBE	FJ425E			4-7								
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 (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka. 14 BIS		LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS			
	MSC ILENIA	FD424E		15-6	Vedi		16-6	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	MSC SAVONA	FD425E		21-6	Serv.		22-6	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	MSC LIVORNO	FD426E		14-6	16		25-6	19	19	19	19		
	MSC FREJA	FD427E		3-7			4-7						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba. 15		LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
	CONTSHIP TOP	YA423A		8-6		Vedi		Vedi		Vedi			
	T.B.N.	YA424A		15-6		Serv.		Serv.		Serv.			
	CONTSHIP TOP	YA425A		22-6		2		5			19		
	T.B.N.	YA426A		29-6									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it MAROCCO - Casablanca. 16		LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
	MSC RENAISSANCE	YM424A		10-6		Vedi		Vedi		Vedi			
	MSC MELANI III	YM425A		17-6		Serv.		Serv.		Serv.			
	MSC RENAISSANCE	YM426A		24-6		1		5			19		
	MSC MELANI III	YM427A		1-7									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro.. 17		LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			
			Vedi Serv. 12	Vedi Serv. 7 e 8		Vedi Serv. 13bis							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura. 18		LI	GIT	GE	NA		VE	RA	AN	TS			
	MSC NADRIELY	CI424A	11-6		12-6	Vedi							
	MSC ROBERTA V	CI425A	11-6		19-6	Serv.							
	MSC LISA	CI426A	18-6		23-6	4							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE		VOY DA										
			BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:		
	MSC ASLI	AE423A		11-6	10-6			9-6			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC CAITLIN	AE424A		18-6	17-6			16-6					
	MSC ASLI	AE425A		25-6	24-6			23-6					
	MSC RHIANNON	AC423A					8-6		10-6		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC ELEONORA	AC424A					15-6		17-6				
	T.B.N.	AC425A					22-6		24-6				
	MSC HARMONY III	AB425A		10-6	14-6	13-6		11-6	17-6		PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.	AB426A		17-6	21-6	20-6		18-6	24-6				
	T.B.N.	AB427A		24-6	28-6	27-6		25-6	1-7				
	MICHIGAN	AY424R	16-6						15-6		BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MICHIGAN	AY425R	23-6						22-6				
	ASTRID MAERSK	425E						23-6			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
	MAERSK HAVANA	426E						30-6					
	MAERSK HAVANA	427E						11-7					
	BURAK BAYRAKTAR	AS423A		6-6	8-6			5-6			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MED TRABZON	AS424A		13-6	15-6			12-6					
	MED SAMSUN	AS425A		20-6	22-6			19-6					
	MSC CHARLOTTE	AA423A		12-6	9-6			11-6			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MAUREN	AA424A		19-6	16-6			18-6					
	MAUREN	AA425A		26-6	23-6			25-6					

GRAZIE AL CONTROLLO IN UN CONTAINER DI BANANE

Scoperta droga in porto



Cesare Antuofermo

LIVORNO – C'è dunque la duplice conferma: arriva ancora tanta droga ma le autorità di controllo sono vigili e ormai "scafate". Nei giorni scorsi il presidio di controllo attuato in porto dai funzionari doganali e dai finanzieri ha portato infatti all'ennesimo sequestro di stupefacente: ben 52 panetti di cocaina per un peso complessivo pari a circa 60 chilogrammi.

L'efficacia dell'analisi dei rischi locale, il rodato dispositivo e la peculiare esperienza del Reparto An-

tifrode e dei militari della Guardia di Finanza operanti nello scalo labronico ha portato ad un altro significativo risultato, stavolta in collaborazione con il Comando Provinciale del Corpo di Reggio Calabria.

Dopo un meticoloso lavoro all'interno di uno dei terminal dello scalo mercantile è stato individuato un contenitore proveniente dal Sud America, al cui interno erano stati occultati i panetti di cocaina.

Per cercare di ingannare le attività ispettive, i panetti di cocaina erano stati ben nascosti nella struttura di uno dei tanti contenitori che trasportano carichi alimentari (banane) destinati alla grande distribuzione, ma gli strumenti in dotazione all'Agenzia delle Dogane e Monopoli (scanner) e le unità cinofile della Guardia di Finanza hanno stroncato l'ennesimo tentativo di introdurre, nel territorio nazionale, un altro imponente carico di purissima polvere bianca.

L'importante risultato conferma la sinergia operativa tra l'Agenzia

delle Dogane e dei Monopoli e la Guardia di Finanza, maggiormente rafforzata dall'esecuzione del Protocollo d'intesa, stipulato lo scorso anno, relativo ai loro rapporti di collaborazione.

Il sequestro segna un ulteriore tassello a favore della lotta al narcotraffico sul territorio nazionale ed è il risultato di una quotidiana e metodica attività di controllo ad ampio raggio, svolta diuturnamente sul traffico passeggeri, veicoli e merci che transitano in porto.

Lo stupefacente, dopo essere stato campionato ed analizzato dal laboratorio della locale Agenzia delle Dogane, su disposizione della Procura della Repubblica, è stato distrutto presso l'inceneritore e così strappato alle piazze di spaccio ove avrebbe fruttato, alla criminalità organizzata, oltre 20 milioni di euro.

Le attività investigative sono state coordinate dalla Procura della Repubblica di Livorno che ha convalidato il sequestro e disposto gli approfondimenti.

CON IL PASSAGGIO AL COMUNE UN INTENSO PROGRAMMA CULTURALE

Fortezza Vecchia, gran rilancio



Nelle foto: La Fortezza Vecchia e la firma degli atti.

LIVORNO – Per il momento è un atto d'impegno sul futuro: comunque c'è ed è importante. Un accordo di valorizzazione per la Fortezza Vecchia è stato firmato tra il segretario regionale del Ministero della Cultura per la Toscana, dottoressa Giorgia Muratori, il direttore dell'Agenzia del Demanio – Direzione Toscana e Umbria, dottoressa Raffaella Narni, il dirigente del Settore Attività culturali, Turismo, Musei e Fondazioni del Comune di Livorno, dottor Giovanni Cerini, e il soprintendente per le province di Pisa e Livorno, architetto Valerio Tesi.

La firma dell'Accordo rappresenta la tappa più importante del procedimento di Federalismo culturale che si concluderà con il trasferimento del bene dallo Stato al Comune, grazie anche al fondamentale contributo economico della Regione Toscana in favore del Comune di Livorno senza il quale non sarebbe stato possibile realizzare questo importante risultato.

Il programma di valorizzazione presentato dal Comune di Livorno parte proprio dal recupero dell'acquaticità, per restituire al manufatto il carattere di struttura fortificata isolata e l'imponenza che è venuta meno con l'addossamento dei piazzali portuali.

L'idea alla base della proposta progettuale è quella di recuperare e riqualificare le aree adiacenti al lato Nord della Fortezza Vecchia, ripristinando la separazione dal resto dell'area cittadina e, allo stesso tempo, migliorando i collegamenti tra Fortezza Vecchia, porto e quartiere Venezia.

Una seconda funzione di fondamentale importanza è quella legata al flusso dei croceristi che sbarcano nelle vicinanze: i turisti, scendendo dalle navi, verrebbero convogliati all'interno della struttura dove potrebbero trovare una serie di servizi, dove trovare le indicazioni delle principali attrazioni culturali e non della città, acquistare i biglietti per recarsi nelle altre città della Toscana.

Buona parte degli ambienti della Fortezza Vecchia, le gallerie e i

bastioni, nonché i piazzali principali, potrebbero essere destinati ad esposizioni temporanee o a manifestazioni culturali, festival a tema, fiere commerciali, promozione e distribuzione di prodotti editoriali legati al territorio e alla cultura toscana. Continueranno ad essere organizzati spettacoli all'aperto di vario genere: concerti, spettacoli di prosa, balletti, cinema, incontri e presentazioni di libri, conferenze e dibattiti, con una capienza più ampia rispetto a quella che è stata autorizzata fino ad oggi. Con il nuovo sistema degli accessi, combinato con

l'utilizzo di spazi all'interno della Fortezza come "luoghi sicuri", sarà possibile organizzare eventi in grado di ospitare un numero maggiore di persone. Infine, la Chiesa di San Francesco che ha mantenuto nei secoli la funzione di luogo di culto viene inserita nel percorso museale, ma continuerebbe ad ospitare funzioni religiose, da organizzare con la Diocesi cui l'edificio appartiene. Viene proposta altresì l'apertura ad altre confessioni rispetto alla cristiana cattolica, quale memoria della tradizionale multiculturalità della città di Livorno.

GRAZIE AD UNA BANCA DATA INFORMATICA PER ACCELERARE LE OPERAZIONI

A Palermo PCS operativo da luglio



PALERMO – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, con il supporto di Circle Group di cui fa parte Infoera, azienda specializzata in soluzioni informatiche, si è dotata di un Port Community System (PCS) e lo ha presentando alla comunità portuale, annunciando che un'ordinanza ne renderà obbligatorio l'uso da parte di tutti gli operatori portuali a partire dal 1° luglio.

Con il segretario dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Luca Lupi, sono intervenuti alla presentazione: Donato Liguori direttore generale, Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Oliviero Giannotti, segretario generale Assopporti, Francesco Benevolo, direttore RAM, Logistica Infrastrutture e Trasporti Spa, Luciano Caddemi, dirigente Area Operativa dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Luca Abatello presidente Infoera srl e ceo di Circle Group, Silvia Segnini e Luigi Streri,

PCS specialist Infoera srl.

L'Autorità aveva partecipato al bando di ottobre 2023, pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni, risultando, nel febbraio 2024, beneficiaria di un finanziamento di importo pari a € 1.000.000,00.

Il PCS Sinfomar è uno strumento informatico per la gestione del traffico delle navi, dei mezzi e delle merci in porto. Si tratta di una banca dati in grado di comunicare attraverso automatismi con i sistemi degli organi centrali dello Stato (Dogane, Capitaneria di Porto, Istat, Napa), sgravando tutti dalle ripetute comunicazioni. Lo scopo, infatti, è quello di velocizzare le operazioni legate agli adempimenti di sicurezza, logistici e doganali. Il dialogo tra sistemi e l'interoperabilità permette un deciso snellimento ma anche una contrazione dei tempi di lavorazione

dei processi di import/export. I destinatari del PCS sono agenti, spedizionieri, autotrasportatori, dogane centrali e locali, capitaneria di porto.

Il progetto di implementazione del PCS è iniziato attraverso il riuso del software SINFOMAR, adottato già anni fa dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

"Siamo orgogliosi del traguardo raggiunto, che permetterà al porto di Palermo di proseguire sulla strada della digitalizzazione e dell'implementazione dell'attrattività commerciale", spiega Luca Lupi, segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. "Il mio ringraziamento va alla struttura dell'AdSP, soprattutto ai servizi Informatici, all'area Operativa e all'ufficio Project, particolarmente coinvolti nel permettere all'AdSP di completare quest'altra tappa del PNRR. Per noi si tratta di un ulteriore passo verso l'innovazione tecnologica finalizzata sia allo sviluppo della catena logistica che delle operazioni portuali".

Donato Liguori, direttore della Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del MIT: "Fa piacere constatare come gli obiettivi di competitività legati alla digitalizzazione e all'interoperabilità del sistema logistico fissati dal Ministero siano stati recepiti e raggiunti dall'intero sistema portuale e l'incontro di oggi a Palermo testimonia come sia possibile spendere, e spendere bene, le risorse del PNRR. In Italia oggi esiste una concomitanza di fattori importanti come la volontà politica e la presenza di fondi: è il momento di accelerare verso sistemi sempre più digitalizzati".

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



SINTA SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS

Tecnici della distribuzione per gomma naturale e lattice



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED UNI EN ISO 9001:2015



OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888 718 ric.aut. - Fax 0586 899 121
E-mail: sinta@sinta.trade • Web: www.sinta.trade



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

ACCORDO DI VALORIZZAZIONE A CAPRAIA

Il recupero del Sant’Antonio



Nella foto (da sx): Il sindaco di Capraia Isola Lorenzo Renzi, dott.ssa Giorgia Muratori e dott.ssa Raffaella Narni.



CAPRAIA ISOLA – In data venerdì 31 maggio 2024 è stato firmato l’Accordo di valorizzazione per l’Ex Convento di Sant’Antonio tra il Segretario regionale del Ministero della Cultura per la Toscana, dott.ssa Giorgia Muratori, il direttore dell’Agenzia del Demanio – Direzione Toscana e Umbria, dott.ssa Raffaella Narni, il sindaco di Capraia Isola, Lorenzo Renzi e il soprintendente per le province di Pisa e Livorno, arch. Valerio Tesi. La firma dell’Accordo rappresenta la tappa più importante del procedimento di Federalismo culturale, che si concluderà con il trasferimento del bene dallo Stato al Comune di Capraia Isola.

Il complesso monumentale del Convento di S. Antonio è ubicato nel Comune di Capraia Isola sul promontorio denominato “Punta del Ferraione”, oggi “Punta del Faro”, che domina l’ingresso del porto di Capraia. Il convento è inserito in un comparto più vasto che dal 1866 al 1986 è stato sede della direzione della Colonia Agricola Penale insediata sull’isola. Il complesso del convento, adiacente al corpo della Chiesa di S. Antonio, è costituito da tre edifici ortogonali che definiscono lo spazio interno del chiostro dell’antico convento. Gli edifici si presentano con pesanti degradi materici e sono stati dismessi dal 1986, anno in cui la Colonia Penale ha chiuso la propria attività.

Il progetto presentato dal Comune ha l’obiettivo di salvaguardare un bene storico artistico rappresentativo dell’alternarsi della vicenda storica della comunità e contemporaneamente di creare, in sinergia, con la Chiesa di S. Antonio un centro di attività culturali in grado di promuovere la consapevolezza delle bellezze e dei tesori che quest’Isola, così selvatica e ruvida, nasconde nella sua esuberanza. Al centro del Programma di Valorizzazione, una volta realizzato il restauro degli edifici, è la costituzione di un centro di iniziative pubbliche prevalentemente culturali: eventi musicali, come l’attuale festival della musica classica, conferenze, presentazione di libri, dibattiti ed esposizioni artistiche. Punto centrale del progetto fortemente voluto dall’Amministrazione comunale sarà la realizzazione del Museo dell’Isola che sarà organizzato in tre sezioni:

- quella storico-etnografica, che ospiterà le varie testimonianze delle vite dei capraiesi (il mare, la terra agricola, il porto, il paese);
- quella ambientale, che ospiterà le testimonianze della bellezza del territorio, della macchia mediterranea, delle specie vegetali e animali autoctone, del mare;
- quella storico-archeologica, che ospiterà le numerosissime ed importanti testimonianze di un passato remoto di grande interesse che parte dal periodo neolitico per proseguire al periodo romano e rinascimentale ed arrivare infine al XX secolo con la presenza della Colonia Agricola Penale.

La foresteria completerà l’offerta, a supporto delle attività culturali, ospitando i gruppi di studio, di ricerca e le attività didattiche. Il complesso così valorizzato sarà parte integrante del paesaggio costruito e rappresenterà il carattere proprio dell’isola, che anche per la sua morfologia ha la vocazione di accogliere un turismo alla ricerca della genuinità, della naturalezza, della luce, della riflessione e di un mare di grande trasparenza. Un turismo sostenibile che porterà importanti benefici non solo economici all’intera comunità capraiese.

GRAZIE A UNA START-UP DEGLI STUDENTI DI MERATE

Riuso OK delle mascherine



MILANO – Si è conclusa la settima edizione di B Corp School, il primo percorso di imprenditorialità rigenerativa organizzato da InVento Lab, in partnership col Ministero dell’Istruzione e del Merito, insieme alla rete delle benefit e B Corp italiane, indirizzato agli studenti delle scuole secondarie

attraverso cui gli studenti sono guidati nella creazione di una vera e propria B Startup su ispirazione del modello di aziende B Corp e benefit. Un progetto che quest’anno ha coinvolto 90 classi di 52 scuole, con la partecipazione di oltre 1800 studenti, 100 docenti e 60 mentor di tutta Italia e oltre 42 aziende benefit

e B Corp, con un unico obiettivo: formare giovani “changemakers”, veri promotori del cambiamento.

A vincere la settima edizione della Changemaker Competition di B Corp School è stata la classe 3A, dell’Istituto Tecnico Statale Francesco Viganò di Merate (LC), con la B Startup SECOND CHANCE, che vuole dare una seconda vita alle mascherine inutilizzate e scadute che il Ministero dell’Istruzione aveva inviato a tutte le scuole durante il periodo della pandemia Covid-19.

Il progetto SECOND CHANCE ha dimostrato come si possa ricavare dalle mascherine inutilizzate un tessuto termico e idrorepellente (TNT) attraverso un processo di sfibramento e sfilacciatura che, unito ad una fibra ottenuta dal riciclo delle bottiglie di plastica, diventa imbottitura per giacche invernali. La classe ha vinto l’accesso al colloquio con Bocconi for Innovation, un programma di accelerazione per le startup. I giudici hanno riconosciuto un grande impegno da parte delle ragazze e dei ragazzi di questa startup. “Il progetto - si legge nella motivazione - è sicuramente innovativo e si propone di risolvere un problema nato negli anni scorsi, ma che ancora oggi ha lasciato un’impronta. Il modello di business è infine interessante e ben approfondito”.

PER LA CAMPAGNA IN DIFESA DEGLI AMBIENTI OCEANICI

Marevivo e Capitanerie ad Olbia



Nelle foto: Un momento del convegno di Olbia.

ROMA – Si è concluso con una grande partecipazione anche a Olbia, presso l’Aula Magna dell’UniOlbia, il convegno “Only One: One Planet, One Ocean, One Health”, organizzato dalla direzione marittima del Nord Sardegna e dalla Fondazione Marevivo. L’evento nasce - riferisce la Onlus - dalla continua e proficua collaborazione tra la Fondazione ambientalista e la Guardia Costiera, grazie alla quale le direzioni marittime potranno contribuire a rilanciare e diffondere il messaggio relativo all’urgenza di attuare la transizione ecologica.

È quanto sta avvenendo per esempio anche nella direzione e marittima della Toscana grazie all’impegno del direttore, ammiraglio Gaetano Angora e al suo staff, in questo particolare settore impegnato in primis capo Vanni Ferrandino.

Hanno dato il via al convegno ad Olbia il direttore marittimo del Nord Sardegna, capitano di vascello Giorgio Castronuovo e la direttrice generale di Marevivo, Carmen Di Penta.

Dopo gli interventi di saluto e indirizzo dei Sindaci di Olbia, Santa Teresa Gallura e Porto Torres, si è dato spazio ai relatori che hanno dato vita al dibattito focalizzato sulla transizione ecologica e i suoi pilastri - transizione energetica, transizione alimentare, economia circolare e tutela della biodiversità - ampio spazio è stato riservato alle Aree Marine Protette e ai parchi del Nord Sardegna per una fotografia

sulle condizioni attuali e sulle azioni future in tema di sostenibilità.

Hanno impreziosito con i loro contributi tecnico/scientifici i direttori Vittorio Gazale, Parco dell’Asinara e Amp “Isola dell’Asinara”, Massimo Canu e Leonardo Lutzoni, rispettivamente presidente e direttore dell’Amp Tavolara - Punta Coda Cavallo, Yuri Donno, Direttore dell’Amp Capo Testa - Punta Falcone e i docenti Gianfranco Benelli e Giulia Ceccherelli dell’Università di Sassari.

Relatori e ospiti presenti hanno potuto visitare la mostra “Only One”, posizionata nella sala della sede dell’AMP di Tavolara - Punta Coda Cavallo, che Marevivo ha realizzato nell’ambito dell’omonima campagna internazionale per informare e sensibilizzare istituzioni, cittadini, imprenditori sulla crisi climatica attuale che sta costringendo l’umanità a un cambiamento di rotta e a una vera e propria conversione culturale, attraverso l’introduzione di comportamenti, azioni e scelte sia a livello politico-imprenditoriale, sia a livello individuale.

Proprio la mostra, esposta in plein air a Santa Teresa di Gallura e ad Olbia, è stata al centro dell’interesse degli studenti delle scuole medie locali che, nei giorni antecedenti il convegno, si sono confrontate sull’importanza delle buone pratiche e sul ruolo che anche i cittadini più piccoli hanno nella strada verso la transizione ecologica.

L’evento all’Università di Olbia



Carmen Di Penta

è stato il momento culmine di un programma che, grazie al supporto delle Aree Marine Protette di Capo Testa-Punta Falcone e Tavolara-Punta di Coda Cavallo, ha visto il susseguirsi di incontri ufficiali e momenti di convivialità in diverse e bellissime località del Nord della Sardegna.

“Oggi si sancisce una tappa importante del viaggio che ci vede ormai da anni al fianco della Guardia Costiera, che ringraziamo per aver aderito con entusiasmo a questa campagna” ha dichiarato Carmen Di Penta. “L’obiettivo della campagna Only One è quello di creare sempre più consapevolezza che alcune attività umane mettono in serio pericolo la salute del pianeta terra e la nostra stessa esistenza. La collaborazione con le Direzioni marittime della Guardia Costiera e le AMP, presenti su tutto il territorio nazionale, rappresenta una grande opportunità per far arrivare il messaggio a tutto il mondo del mare e non solo”.

Il direttore del Nord Sardegna, Giorgio Castronuovo, ha dichiarato “la protezione dell’ambiente marino è una sfida che ci riguarda tutti. La Guardia Costiera è fermamente impegnata a svolgere il proprio ruolo in questa missione cruciale, con l’obiettivo di garantire un futuro sostenibile e sicuro per i nostri mari e le nostre coste”.

CON UN ATTO DI INDIRIZZO DELL’ADSP DI ANCONA

Ex Tubimar alla cantieristica



Nella foto: Un aspetto delle costruzioni nell’area.

ANCONA – Un atto di indirizzo sull’area ex Tubimar del porto di Ancona, per definire la riorganizzazione funzionale del complesso immobiliare è stato approvato dal Comitato di gestione dell’AdSP del Mare Adriatico Centrale per programmare le destinazioni d’uso dei padiglioni sulla base delle necessità espresse dagli operatori portuali e delle previsioni di sviluppo di alcuni settori produttivi come quello della cantieristica e della nautica di lusso.

La struttura era stata coinvolta nel grave incendio del settembre

2020 e vi sono in corso interventi di sistemazione e ristrutturazione. Alcuni spazi dei padiglioni non lesionati sono stati dati in concessione ad imprese portuali, che ne hanno fatto richiesta, per attività di deposito merci, materiali e come stallo per automezzi. I padiglioni irrimediabilmente danneggiati, ora che si è completato il percorso giudiziale, saranno invece demoliti e dati in concessione. La rinascita di queste superfici, come prevede l’atto di indirizzo approvato, sarà orientata al recupero della vocazione manifatturiera

del sito con la coesistenza di due settori di eccellenza dello scalo dorico, quello della logistica e della cantieristica.

Quest’ultimo, in particolare, gode di un successo mondiale grazie alla capacità italiana di soddisfare le richieste degli armatori con prodotti di altissima qualità, caratterizzati sia dal design sia dalla progettazione innovativa. L’Italia, inoltre, per la sua posizione al centro del mar Mediterraneo, è meta di più del 50% dei megayacht privati e charter, elemento che favorisce la crescita del settore.

COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION TUNISI

AUSTRAL S.R.L.

AGENZIA MARITTIMA LIVORNO - Via dell’Ufficio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it

CON L'ACQUISTO DA THALES DELLA DIVISIONE GROUND (GTS)

Hitachi Rail si allarga

LONDRA – Hitachi Rail ha annunciato il completamento dell'acquisizione per 1.660 milioni di euro della divisione Ground Transportation Systems (GTS) di Thales, ampliando così la propria presenza globale a 51 paesi, con la maggior parte dei ricavi ora derivanti dai business sistemi e segnalamento che presentano margini più elevati.

Con quest'acquisizione, Hitachi Rail assume il ruolo di leader nel settore della mobilità globale. Il closing rafforza il focus strategico dell'azienda nell'aiutare i clienti attuali e potenziali di Hitachi Rail e GTS nella transizione verso la mobilità sostenibile, ovvero il passaggio dal trasporto privato a quello pubblico sostenibile, tramite la digitalizzazione.

L'accordo segna un importante passo in avanti nel processo di



acquisizioni e crescita organica che vede Hitachi Rail raggiungere il proprio obiettivo annuale di ricavi superiori a 1.000 miliardi di yen con un incremento dei ricavi complessivi dell'azienda a 7,3 miliardi di euro (1.100 miliardi di yen; 7,9 miliardi di dollari). Le sedi principali di Hitachi Rail oltre che in Giappone, sono in Italia (dove ven-

gono realizzate anche locomotive elettriche di grande potenza) Regno Unito e Stati Uniti sono strategicamente complementari alle sedi più importanti di GTS in Germania, Francia, Spagna e Canada; inoltre, entrambe le aziende beneficiano di una solida reputazione nel più ampio mercato Europeo, in Medio Oriente e in Asia-Pacifico.

Il closing dell'accordo coinvolge 9.000 persone altamente qualificate che entrano a far parte di Hitachi Rail, portando così il totale dei dipendenti a 24.000 in tutto il mondo.

Tale operazione potenzia, inoltre, l'intero portafoglio di veicoli e materiale rotabile, dei sistemi urbani chiavi in mano, delle soluzioni di segnalamento digitale delle linee ferroviarie principali o del trasporto merci e dei sistemi di comunicazione e supervisione.

CON LA COMPAGNIA FRANCESE LA MERIDIONALE

Da Livorno all'Ile-Rosse

LIVORNO – La Mériidionale – compagnia di navigazione francese di proprietà del gruppo CMACGM e sede a Marsiglia – ha ormai piena operatività dal 1 giugno, come già annunciato, la nuova rotta che collega Livorno e l'Ile-Rousse, in Corsica.

La Mériidionale, che collega via mare la Corsica a Marsiglia fin dal 1937, rafforza così la sua presenza nel Mediterraneo. Con partenze settimanali - ogni lunedì, mercoledì e sabato - La Mériidionale offre ai suoi clienti l'opportunità di vivere un'esperienza di navigazione unica, a bordo della Kalliste, una nave a misura d'uomo pensata per rendere la traversata il più confortevole possibile, con strutture rinnovate sia nelle cabine e che negli spazi comuni.

Per festeggiare l'avvio di questo nuovo servizio marittimo, la compagnia ha lanciato anche una promozione - valida per un periodo di tempo limitat, fino al 15 di questo mese - che prevede uno sconto del



Nella foto: Kalliste.

50% sull'acquisto dei biglietti.

Questa nuova rotta permette di raggiungere ancora più facilmente l'Ile-Rousse e la micro-regione della Balagna, alla scoperta di natura incontaminata, patrimonio culturale e possibilità di attività sportive all'aria aperta, tra mare e montagna. Allo stesso modo, grazie alla nuova linea, i tanti turisti in partenza dalla Corsica potranno programmare il loro prossimo viaggio in Toscana, meta ideale per una vacanza all'in-

segna della tranquillità, della buona cucina e della cultura. Detentrici del prestigioso marchio Travellers' Choice dal 2017, La Mériidionale è storicamente rinomata per la qualità della sua accoglienza e dei suoi servizi a bordo. Convivialità, comfort, modernità e sapori mediterranei sono al centro del suo impegno, nella tradizione dei viaggi marittimi alla francese e in linea con il suo payoff "Attraversare il Mediterraneo in modo diverso".

DAI CONSUNTIVI REGISTRATI NEL PRIMO QUADRIMESTRE

Spezia e Carrara, traffici OK

La Spezia – Era già noto ma ci sono sempre più dettagli: ovvero, primo quadrimestre 2024 positivo per i traffici registrati nei due porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. La Spezia e Marina di Carrara, hanno movimentato complessivamente 5.560.499 tonnellate di merce, con ottime performance nel General Cargo, RoRo e Break Bulk.

"Il porto di La Spezia prosegue, nei primi quattro mesi del 2024, la tendenza di forte recupero di credibilità sui mercati internazionali, iniziata nel secondo semestre del 2023, dopo la flessione che aveva caratterizzato la prima parte dello scorso anno" – commenta il presidente Mario Sommariva. "Nonostante le gravi turbolenze geopolitiche che stanno segnando lo scenario dei traffici transoceanici, lo scalo spezzino sta dimostrando grandi capacità di reazione e la possibilità di giocare un ruolo chiave nel riassetto delle linee marittime successive alle turbolenze del mercato. L'efficienza del sistema intermodale, con uno share ferroviario del 35%, appare, ancora una volta, la carta vincente con cui La Spezia può continuare a consolidare i propri traffici e attrarre nuove linee. Fondamentale appare, altresì, il consolidamento di Spezia nei traffici infra mediterranei.

In particolare, il porto della Spezia ha registrato la crescita del +10,8% del general cargo, che è ammontato a 3.526.932 tonnellate di merce, trainato dal traffico container, incrementato a sua volta del +7,4%, movimentando circa 380.000 TEUs.

Tale dato conferma la centralità del porto spezzino anche all'interno del nuovo quadro delle relazioni commerciali internazionali, emer-



Mario Sommariva

so a seguito degli sconvolgimenti geopolitici, che hanno inciso profondamente sui traffici marittimi East-West passanti per Suez.

L'AdSPMLOR, con la partecipazione di tutto il cluster portuale, con una visione che guarda al futuro, sta sostenendo l'ampliamento degli spazi commerciali, e l'attuazione di politiche di digitalizzazione e transizione energetica, finalizzate allo sviluppo della sostenibilità dei traffici commerciali gestiti dal porto spezzino.

Da sottolineare la scelta di privilegiare il traffico intermodale, che può contare su importanti lavori di potenziamento dei binari ferroviari interni al porto, ai quali si è aggiunto il servizio di interesse economico generale (SIEG) di navettamento porto e retroporto di Santo Stefano di Magra, per garantire senza soluzione di continuità la fluidità e la sicurezza del traffico container.

Una visione che trova riscontro immediato nel risultato registrato nel primo quadrimestre 2024 dal traffico intermodale, che registra un incremento del +3,1%, rispetto al primo quadrimestre del 2023, coinvolgendo 2.353 treni che hanno movimentato 955mila tonnellate (+5,1%) di merce containerizzata. Questo ha innalzato al 35% la quota

di trasporto intermodale al netto del trasbordo del porto spezzino, precedentemente attestato al ragguardevole risultato del +33%, confermandosi miglior performance nazionale nel traffico container a mezzo ferrovia.

Anche il traffico crocieristico conferma un trend di crescita, con il transito di 100.575 crocieristi, +2,4% rispetto al medesimo quadrimestre 2023.

In flessione invece i traffici commerciali rinfusieri, 520.893 tonnellate le rinfuse liquide (-41,6%) e 3.501 tonnellate quelle solide, che hanno condizionato il risultato di movimentazione commerciale complessiva del porto nel quadrimestre, che tuttavia registra una perdita contenuta del -1,4%, con 4.051.326 tonnellate di merce.

Per quanto riguarda il porto di Marina di Carrara, il primo quadrimestre 2024 è stato contraddistinto da una concatenazione di elementi positivi: 1.263.179 tonnellate di general cargo (+5,6%), di cui 444.051 tonnellate (+2,7%) di merce containerizzata, che ha fatto registrare una movimentazione di 33.111 teu (+3,3%).

Parimenti in crescita il traffico RoRo dei rotabili, che registra un importante incremento del +9,2%, con 638.590 tonnellate di merce, 16.594 unità trasportate (+8,1%), a cui si aggiungono 180.538 tonnellate di traffico break bulk (+1,1%). Di segno negativo, invece, le rinfuse solide, ferme a 245.994 tonnellate (-35%), che hanno condizionato il risultato finale del porto, il cui traffico complessivo è ammontato a 1.509.173 tonnellate (-4,1%), e inciso anche sulla flessione del trasporto ferroviario (-39,7%), con 97 treni effettuati e 60 mila tonnellate di merce trasportata (-41,5%).

MOVIMENTAZIONE EFFICIENTE
E SENZA DANNI
IN OGNI CONDIZIONE

IL TUO PARTNER
PER LA LOGISTICA
PORTUALE



BOLZONI S.p.A.
Headquarters
sales@bolzonigroup.com

BOLZONI S.p.A.
Filiale di Prato
info.italia@bolzonigroup.com

BOLZONI
GROUP

Attraverso i marchi di prodotto **Bolzoni Auramo Meyer**, il gruppo Bolzoni offre una gamma completa di attrezzature per carrelli elevatori, forche e piattaforme elevatrici progettate per ottimizzare le specifiche necessità di movimentazione: dalla nave alla banchina, dal magazzino al camion.

Punto di riferimento per tutta la catena logistica, il **gruppo Bolzoni** è attivo in tutti i settori di produzione e trasporto.

DA UNA SERIE DI ESPERIMENTI SUI TRAGHETTI STENA

L'IA come... capitano a bordo

GÖTEBORG – L'intelligenza artificiale non viene utilizzata solo sulla terra, ma anche in mare. La compagnia di traghetti Stena Line, ha sottoposto a testo sviluppo e l'implementazione di un nuovo sistema di intelligenza artificiale, chiamato Voyage Optimization System. L'esperimento ha avuto luogo anche sulle traversate tra Göteborg e il porto danese di Frederikshavn.

L'uso dell'intelligenza artificiale - sostiene Stena - aiuta a ottimizzare le operazioni della nave analizzando accuratamente una serie di fattori che influenzano il viaggio della nave, come il vento, le onde e la profondità durante il viaggio, garantendo una produzione di potenza corretta ed efficiente dal punto di vista energetico. Questi dati vengono raccolti in tempo reale ed elaborati tramite algoritmi basati sull'intelligenza artificiale, riducendo così il consumo di carburante e garantendo la strategia operativa.

"È chiaro che l'uso dell'intelligenza artificiale ottimizza le nostre operazioni e supporta la nostra visione di un futuro più sostenibile. È positivo vedere come la tecnologia non solo abbia consentito progressi



Nella foto: Un traghetto della Stena Line.

significativi nei nostri sforzi per ridurre le emissioni di carbonio e semplificare il lavoro, ma anche dà al nostro equipaggio più tempo per gestire le operazioni quotidiane", ha affermato Michael Ljunge, responsabile dell'ingegneria digitale presso Stena Line.

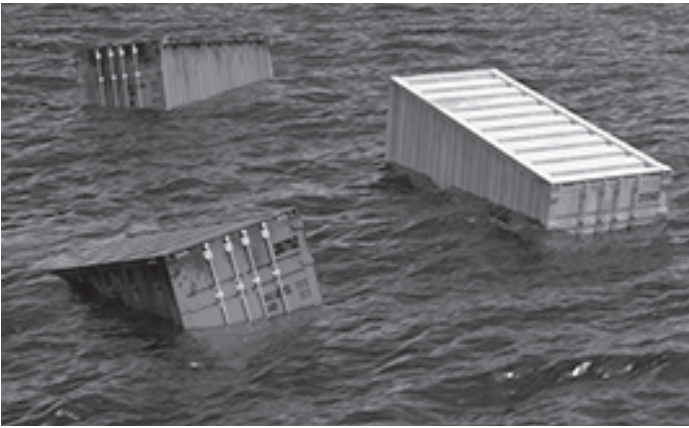
Gli sviluppatori del sistema AI lavorano a stretto contatto con l'equipaggio della nave, sia navigatori che capitani, per ricevere continuamente feedback e apportare modifiche. Questa collaborazione si è rivelata cruciale per migliorare

le soluzioni di intelligenza artificiale e garantirne la praticità nelle operazioni.

"Una delle sfide più grandi nell'implementazione dell'intelligenza artificiale è stata garantire che tutti a bordo capissero come funziona il sistema. Inizialmente avevamo chiamato il sistema "Capitano dell'intelligenza artificiale", ma abbiamo cambiato nome poco dopo per evitare idee sbagliate secondo cui l'intelligenza artificiale avrebbe sostituito il processo decisionale umano.

PER SEGNALARLI E SALVAGUARDARE LA NAVIGAZIONE

TEUs alla deriva, nuove norme



Nella foto: Contenitori alla deriva.

WASHINGTON – Il World Shipping Council (WSC) ha reso noto di apprezzare la recente adozione degli emendamenti alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) da parte del Comitato per la sicurezza marittima (MSC 108) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO). A partire dal 1° gennaio 2026, queste modifiche imporranno la segnalazione obbligatoria di tutti i container persi in mare, stabilendo un nuovo standard per la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente.

Sembrerebbe una cosa ovvia questo tipo di allerta: eppure ancora oggi vagano in mare, spesso semisommersi e quasi invisibili, contenitori che rappresentano pe-

ricoli mortali per la navigazione. "I nuovi regolamenti, che modificano in particolare i regolamenti SOLAS Capitolo V 31 e 32 - scrive il WSC - segnano un progresso significativo nella sicurezza marittima e nella protezione dell'ambiente. Garantendo una segnalazione tempestiva e dettagliata dei container smarriti o alla deriva, queste modifiche miglioreranno la sicurezza della navigazione, faciliteranno azioni di risposta rapide e mitigheranno potenziali rischi ambientali", afferma Lars Kjaer, SVP Safety & Security per WSC.

Ecco alcune disposizioni chiave del nuovo Regolamento.

Regola 31 – Rapporto del Comandante della Nave: Il comandante di una nave coinvolta nella perdita di

container deve immediatamente e in modo esauriente riferire i dettagli specifici alle navi vicine, allo Stato costiero più vicino e allo Stato di bandiera.

Lo Stato di bandiera trasmetterà quindi queste informazioni all'IMO tramite un nuovo modulo nel Global Integrated Shipping Information System (GISIS). I comandanti delle navi che osservano container alla deriva devono segnalarlo alle navi vicine e allo stato costiero più vicino.

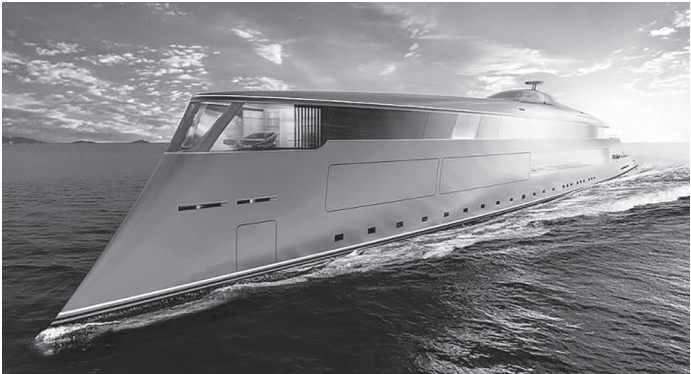
Regola 32 – Dettagli sulla segnalazione: Per i container smarriti in mare: Le segnalazioni devono essere effettuate al più presto, con aggiornamenti man mano che maggiori informazioni diventano disponibili. Il conteggio finale dei contenitori smarriti deve essere confermato dopo un'ispezione approfondita. I dettagli obbligatori includono la posizione dei contenitori smarriti, il numero totale di oggetti smarriti e l'eventuale contenuto di merci pericolose. Se possibile, sono necessarie ulteriori informazioni descrittive. I comandanti possono anche condividere volontariamente dettagli sul carico, sulle condizioni del mare e altro ancora.

Per i contenitori alla deriva osservati: i rapporti devono includere la posizione e il numero totale dei container avvistati alla deriva.

Se disponibili, possono essere forniti ulteriori dettagli volontari simili a quelli per i contenitori smarriti.

COME CAMBIA IL DESIGN E L'UTILIZZAZIONE DELLE GRANDI NAVI DA DIPORTO

Mega-yachts di domani usciti dal futuro



Nella foto: Un rendering di AQUA.

LIVORNO – Si chiama Aqua, il superyacht futuristico di 112 metri che funziona a idrogeno. Niente gas di scarico, l'unica emissione prodotta è semplice acqua, che può essere pompata in sicurezza nell'oceano. Il progetto è stato presentato durante il Monaco Yacht Show, ha cinque ponti e lo spazio per 14 ospiti, 31 membri dell'equipaggio, una palestra, un salone di bellezza, una sala massaggi e una piscina a cascata sul ponte posteriore.

Due serbatoi sigillati raccolgono 28 tonnellate di idrogeno liquido ognuno, che viene mantenuto a -253 °C. L'idrogeno è poi convertito in elettricità. La nave può raggiungere i 17 nodi e percorrere fino a 6035 km. Aqua, per ora è solo un concept creato dal designer Sander Sinot.

Non si creda che si tratti solo di un'esercitazione di bellezza

pura. Durante il recente convegno a Livorno dell'AdSP insieme a NAVIGO, sono stati illustrati alcuni super-yachts di nuova generazione, in progetto avanzato, in costruzione oppure già in acqua, dove le nuove tendenze stilistiche sono ormai totalmente diverse dai concetti del passato anche recente. Alla base di tutto, la considerazione dei cantieri e dei loro progettisti che i super-yachts sono ormai qualcosa di più di belle navi da esibire: sono veri e propri appartamenti di lusso, con annessi uffici, spesso sale di riunioni, lavoratori informatici e tutto quello che può servire a un grande manager connesso H/24 con il suo mondo. Secondo Pietro Angelini, direttore di NAVIGO, la permanenza dell'armatore (spesso una società) a bordo si è notevolmente allungata rispetto agli anni

precedenti ed oggi può essere considerata normale anche quella di 4 mesi all'anno, per cui relax e operazioni di lavoro attraverso il web possono convivere.

Esempi del passato non sono poi rari come si creda.

Roberta di Camerino, nota stilista degli anni 70, viveva a bordo di un grande Calafuria realizzato da Vincenzo Catarsi a Cecina, negli ultimi tempi in un porto della Croazia. Anche un altro gran de stilista, Cavalli, viveva per lunghi periodi nel suo yacht di colore cangiante che è stato a lungo tempo nel porto di Marina cala de' Medici. Per loro era un. Modo di adattarsi, su piccole navi da diporto concepite più per navigare che per funzionare da casa: negli yacht d'oggi, la funzione di navigare è in alcuni casi solo secondaria, min quanto sono previste solo uscite con tempo buono e per trasferirsi da un porto all'altro. In compenso, ormai a bordo c'è tutto, compresi veri e propri mini-stabilimenti balneari completi. E una dotazione più che ricca di pram, alcuni dei quali motoscafi o maxi-RIB che basterebbero da soli a traversare il Mediterraneo.

Ricchezze ostentate e offensive? Niente affatto: capolavori artigianali dietro al quali c'è il lavoro di centinaia e centinaia di specialisti, sempre più ricercati per mestieri ai quali stanno sviluppandosi ovunque in Italia corsi di formazione che offrono un avvenire sicuro e di ottima retribuzione.

(A.F.)

PER LA TERZA EDIZIONE DELL'ITALIAN NATIONAL CUP

I Moth volano sul Molveno



Nella foto: Moth in regata.

MOLVENO – Iniziano i preparativi per ospitare la terza edizione dell'Italian Moth National Cup, in programma dal 14 al 16 giugno: l'atteso appuntamento internazionale con le velocissime imbarcazioni a vela su foils, che si sfideranno sulle acque del lago premiato per il nono anno consecutivo come il più bello d'Italia da Legambiente e Touring.

L'evento, fortemente voluto da Ruggero Tita in collaborazione con la Velica Molveno, e sotto l'egida FIV, promette spettacolo con le 25 imbarcazioni pronte a volare come

farfalle e a contendersi quella che anche quest'anno sarà una tappa valida per il campionato italiano, appuntamento determinante all'interno nel calendario velico nazionale della classe.

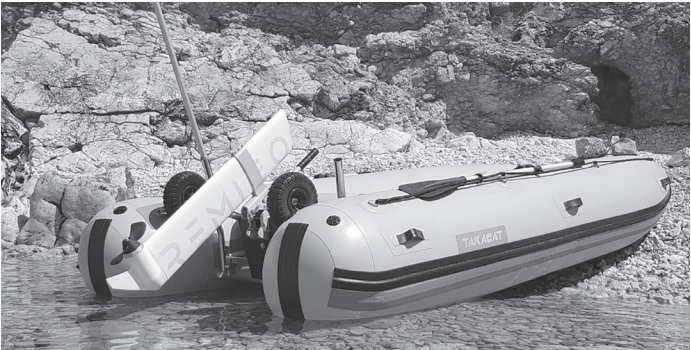
Il Lago di Molveno, l'unico lago alpino a vela, è un vero e proprio paradiso naturale incastonato tra le maestose Dolomiti di Brenta, Patrimonio Unesco. Lo scenario idilliaco non solo esalta la bellezza della gara, ma mette anche alla prova le abilità dei velisti in modi unici e spettacolari e ha fatto innamorare

la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Tokyo 2020 nella classe Nacra 17, Ruggero Tita, che insieme alla Velica Molveno, e con il supporto dell'Azienda per il Turismo Dolomiti Paganella, del consorzio Molveno Holiday e del Comune di Molveno, sono la forza motrice dietro questo straordinario evento.

La collaborazione garantisce uno standard altissimo, eleva il prestigio della competizione e attira anche i migliori velisti della classe moth da Italia e Austria, pronti a confrontarsi in una sfida epica.

NEL CAMPO DEI FUORIBORDO INNOVATIVI

L'elettrico più "in"



RAPALLO – Presentato dal sitoweb F&B Yachting il nuovo RemigoOne è il motore fuoribordo elettrico da 1000 Watt, nato per rivoluzionare il mondo della propulsione dei tender e piccole imbarcazioni.

Il progetto - secondo la presentazione - è partito dai punti dolenti dei fuoribordo che ogni marinaio conosce bene, che siano elettrici o a benzina (e stessa "classe" proulsiva): peso, cavi elettrici esterni, tubi benzina esterni, corrosione e deterioramento delle parti, poca manovrabilità, poca maneggevo-

lezza, perdite d'olio e combustibile, bassa affidabilità (accensione dei benzina), manutenzione continua e bassa autonomia.

Per ridurre peso, volume e semplificare le manovre, la barra di comando è stata dotata di diverse funzioni: con un semplice movimento "a pistola" si trasforma da barra (posizione orizzontale) in maniglia di trasporto (verso il basso verticale) e sistema di bloccaggio in posizione centrale.

Con solo 12 kg è il più leggero tra tutti i fuoribordo a benzina da 2,5/3 HP e gli equivalenti elettrici



disponibili sul mercato.

L'intera scocca è realizzata in alluminio marino anziché in plastica che si degrada quando esposta ai raggi UV, sale e acqua.

Ancora, è un modello unico di taglia regolabile pensato in modo da adattarsi a tutte le imbarcazioni semplicemente regolandone la lunghezza tra 15 e 30 pollici di altezza (equivalente da S a XL).

RemigoOne è quindi utilizzabile su qualsiasi imbarcazione fino a 1,5 tonnellate e/o 7-8 metri di lunghezza.

Questa regolazione del piede consente inoltre di trovare la perfetta posizione per le migliori prestazioni di ogni tipo di scafo, autonomia delle batterie è di 14 miglia e mezzo ad una velocità di 3,5 nodi velocità di crociera su un tender.

Alla velocità massima di circa 5 nodi le batterie dureranno più di un'ora.

La ricarica da zero avviene in corrente alternata in 6 ore (con un caricabatterie veloce in 3 ore) o anche a 12-24 V in corrente continua (anche pannelli solari).

REALIZZATO IN ACCIAIO E ALLUMINIO CON GRANDI SPAZI ESTERNI

Ecco "Polaris" dei Cantieri di Pisa



PISA – Lo storico Cantieri di Pisa, all'interno del canale dei Navicelli in Toscana, lancia Polaris 48, primo modello di una gamma di voyager in acciaio e alluminio caratterizzati da una eccezionale versatilità. L'ampiezza degli ambienti esterni ha infatti permesso

di creare grandi terrazze sul mare, conviviali e polifunzionali, ospitare diverse amenities per scoprire baie irraggiungibili e caricare gli stivaggi adatti a lunghe permanenze a bordo. Come scriviamo in questa stessa pagina, è la nuova tendenza dei maxi-yacht portata al massimo.

Luxardo, chief designer del cantiere, firmerà le linee esterne di tutta la gamma e Optima Design si occuperà dell'ingegneria. L'interior design di questo primo esemplare, lungo 48 metri e largo quasi 9, è stato progettato dallo studio Parisotto + Formenton.

GRAZIE ALLA REALIZZAZIONE DI ACQUERA VENEZIA

Una mappa web per yacht

VENEZIA – La prima mappa interattiva di tutto il Mediterraneo consente da oggi alle grandi imbarcazioni da diporto di programmare porti, itinerari, costi, prenotare i posti barca e specialmente di scongiurare le classiche sorprese dell'ultimo minuto per mancata ottemperanza delle normative di ogni singolo scalo o Paese.

A lanciare ufficialmente in questi giorni sul mercato dei mega yacht uno strumento innovativo a livello mondiale è un'azienda italiana, Acquera di Venezia, che

da quasi due anni sta costruendo questa "mappa web per lo yachting", denominata AcqueraPro, che oggi copre i 150 porti e punti di ormeggio più importanti nel bacino mediterraneo.

Da un lato, AcqueraPro che è prioritariamente al servizio dei comandanti di yacht o dei broker che ne curano il noleggio, consente di programmare gli itinerari anche dell'intera stagione, provvedere (attraverso un'interfaccia con l'agente Acquera) alla prenotazione dei posti barca, conoscere in anteprima i costi di qualsiasi

servizio di cui lo yacht possa avere necessità, consentire il disbrigo paperless (ed è la prima volta che accade nel settore nautico) delle pratiche e degli adempimenti burocratici e doganali. Dall'altra - ed è questa una novità sostanziale per i territori che sono chiamati a "ospitare" imbarcazioni super lusso e quindi ospiti della fascia più alta del mercato non solo turistico, ma del life-style inteso in senso complessivo - la piattaforma/mappa mette a disposizione offerte di experience aggiornate quotidianamente.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Lavori portuali, tecnologie

& C. sta lavorando?
“Attualmente Fincosit è attiva a Genova, Vado Ligure, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Gioia Tauro (appena conclusa), Catania, Palermo, Termini Imerese (appena conclusa) Taranto, Bari, Brindisi, Manfredonia, Ravenna.
Sia per le opere portuali (banchine, piazzali etc) sia per le dighe di protezione, il sistema dei cassoni da affondare sembra prevalente. Fino a quali profondità (specie per le dighe) oggi si può operare: e comunque è economicamente possibile operare?
“La tecnologia di diga a parete verticale sta progressivamente spostando i propri limiti verso fondali sempre più sfidanti, basti pensare che la diga di Genova viene costruita in specchi di mare dove la batimetria del fondale esistente arriva a 50 m di profondità con cassoni alti fino quasi a 34 metri. Ovviamente il costo di tali opere è possibile quando l'ingente investimento conseguente viene sostenuto in termini di potenzialità ed incremento di traffico del porto che si va a proteggere. Comunque, il linea generale sono diversi i porti in cui attualmente le nuove opere foranee vengono previste con cassoni mediamente alti 26 metri, certamente maggiore di qualche decennio fa. Il motivo va ricercato ovviamente nell'aspetto economico: più si riesce ad alzare il cassone più si risparmiano, anche in ottica ambientale, i materiali lapidei necessari per costruire lo scanno di imbasamento degli stessi cassoni”.
Il sistema legislativo nazionale, con responsabilità e competenze spesso incrociate (o addirittura contrastanti) tra ministero e ministero, quali dif-

ficoltà comporta per mantenere la velocità operativa delle opere che la tecnologia consentirebbe?
“È certamente un punto critico nello sviluppo celere di alcuni lavori, dovuto in verità a più fattori: carenze progettuali legate al livello di progettazione messo in gara dalle amministrazioni (Preliminare, Definitivo o Esecutivo), normative ed ottemperanze in alcuni ambiti (soprattutto quello ambientale), normative non armonizzate, spesso pensate prevalentemente per i lavori infrastrutturali terrestri e che quindi necessitano di interpretazione e spesso di più livelli autorizzativi che partano dal Ministero e arrivino fino alle amministrazioni locali. A tutto ciò si aggiunge l'aspetto burocratico: infatti spesso la pubblica amministrazione, dove pure ci sono ottimi tecnici, non riesce ad evadere le richieste in tempi celeri”.
Uno dei problemi, secondo quanto registriamo da giornale di settore, rimane per i lavori portuali il dragaggio dei siti: non tanto sul piano tecnico, a quanto ci dicono, ma su quello del conferimento del materiale d'escavo. È una caratteristica tutta italiana o succede lo stesso nei lavori anche in altri paesi?
“Molte delle normative che applichiamo in Italia sono emanazione di Direttive Europee che poi vengono recepite nell'ambito del proprio ordinamento dagli stati membri. Osservo al riguardo che, partendo grossomodo dalla stessa base normativa, nei Paesi Bassi in cui quello dei dragaggi è un problema serio, i lavori di questo specifico settore sono sicuramente più veloci, quindi a volte forse bisognerebbe chiedersi se la differenza è come le norme si interpretano e si complicano nel passaggio UE-Stato Membro”.
La diga di Genova sta diventando un esempio positivo di velocità delle operazioni, malgrado le tensioni politiche nelle

istituzioni locali. Quanto sarà lunga, quanto profonda al massimo e quando sarà realizzata in toto secondo i vostri programmi?
“Il progetto della diga di Genova prevede due fasi di intervento, la Fase A che è quella attualmente in corso ha uno sviluppo di circa 4000 metri, rispetto ai circa 6000 metri dello sviluppo complessivo. La parte mancante denominata fase B sarà regolata da altro appalto. La massima profondità dei fondali su cui è in corso l'esecuzione della nuova diga è di 50 metri o poco più. La fase A deve essere completata entro la fine del 2026.”
L'attimo fuggente
dinaria, concordato, fallimento, etc), si riverbera oggi sul mercato, in tempi nei quali c'è l'esplosione - indotta dai finanziamenti PNRR - dei lavori marittimi e portuali.
Questo comporta che le imprese rimaste devono probabilmente fronteggiare molto più lavoro con strutture organizzative ed operative penalizzate da scarsità di tecnici e manodopera specializzata in tale campo.
A questo si aggiunge che la necessità di crescita delle imprese di oggi si scontra con l'incertezza del ridotto arco temporale di questi investimenti (cosa succederà dopo il 2026 termine PNRR?).
Visto che i lavori marittimi hanno un andamento ciclico e che gran parte di quello che si poteva fare è stato avviato sfruttando il PNRR, sarà molto probabile che dopo il 2026/2027 le imprese specializzate in questo settore dovranno iniziare a guardare con maggiore interesse il mercato estero dove però i competitors sono spesso dei colossi multinazionali.
Dunque, coloro che considerano il settore lavori portuali come

una manna permanente anche nel futuro, farebbero bene a riflettere: in primo piano la politica, troppo spesso concentrata sull'attimo fuggente.
TDT, auto pigliatutto?
da parte del Gruppo Grimaldi ha dato uno scossone agli equilibri da tempo in porto, indirizzandovi anche le car-carrier da tempo alla ricerca - non sempre riuscita - di banchine di sbarco. Troppe auto e pochi contenitori nel terminal che era nato e si è sviluppato come primo specialista per i Teu?
Le opinioni divergono: e come sempre, quando divergono possono degenerare anche in scontri.
Come ci ha assicurato l'ingegner Marco Mignogna, general manager del TDT, da ieri è in corso un "esperimento" di trasferimento delle car-carrier che accostavano sulla sponda est della Darsena Toscana - approdi di Paduletta - alle banchine della sponda ovest, ovvero al TDT. Si intende valutare se il traffico ne avrà o no giovamento: con assicurazione che non saranno tolti spazi ai Teu e alle loro navi.
L'"esperimento" coincide però - e questo ha destato allarme - anche con il dirottamento sul TDT di un paio di toccate delle Grimaldi destinate alla Sintermar, fino ad oggi punto principale di sbarco delle auto in import.
Chi fa il pompiere ricorda che si tratta di navi che erano state dirottate da altri scali - le carenze di accosti non riguardano solo Livorno - e Sintermar non verrà abbandonata.
Chi fa l'incendiario ricorda che “a pensar male si fa peccato, ma quasi sempre s'azzecca” (Andreotti dixit).
A.F.
Assagenti Jr: shipping party
dialogo fra i giovani avviati a una carriera professionale nel mondo della blue economy. L'obiettivo è

quello di promuovere una rete di conoscenze destinate a crescere nell'interesse dei giovani ma anche della coesione e della capacità di lavorare in team e in sinergia dell'intero cluster”.
Bufera sul Tirreno
piogge che hanno accompagnato la burrasca di domenica e che sono cadute anche nei giorni successivi d'inizio settimana. Lungo tutta la costa il fango scaricato dallo Scolmatore ha reso il mare giallo fino a Tirrenia ed oltre.
E i TEU ora stra-costano
non possono essere evasi prima di ottobre.
Così un contenitore usato che fino a un mese fa costava 1850 dollari oggi ne costa 3250, a patto di trovarlo.
Il tutto deriva anche da uno squilibrio davvero eccezionale dei traffici marittimi: che dalla Cina agli USA, attraverso il Messico, e dalla Cina all'Europa, sono al full delle navi portacontainer, le quali però al ritorno viaggiano con larghi vuoti.
Morale: oggi la tariffa Cina-Genova, con il periplo dell'Africa e quindi con più consumo di carburante e anche con l'aggravio dei tempi, costa per un 40 piedi

circa 5 mila dollari contro i 2500 di un mese fa. Cito solo queste poche cifre, ma che danno il quadro della situazione reale”.
Perché questo squilibrio dei traffici, di ritorno in Cina sia dall'Europa che dagli USA?
“Fondamentalmente perché negli USA la politica ha decretato l'embargo dell'esportazione verso i porti cinesi e per quanto riguarda dall'Europa l'export è anch'esso in calo.
Negli USA inoltre va considerato che le importazioni dalla Cina malgrado i proclami del governo non calano: semplicemente avvengono attraverso il Messico invece che direttamente sui porti della costa del Pacifico USA.
E infatti anche i porti messicani sono intasati in arrivo”.
Il Messico come “foglia di fico”: nihil sub sole novi...
“In tempi di grandi turbolenze geo-politiche e di guerre più o meno diffuse, la logistica mondiale cerca le strade più praticabili, il che si riflette ovviamente su costi e difficoltà in crescita.
Costi e difficoltà che coinvolgono anche la logistica terrestre: basti pensare ai trasporti su ferro e su gomma, complicati dagli intasamenti dei grandi porti internazionali e con incidenze sempre maggiori degli ostacoli creati dalle scelte politiche o pseudo-ambientaliste...”.
Come vede, Andrea, il prossimo futuro in questo campo?
“Difficile fare previsioni, visto la volatilità mondiale. Per ora non si colgono cambiamenti sostanziali.”

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCS FIORINI
international freight forwarders

DCS GROUP
SINCE 1874

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

PER LA SECONDA FASE DI GRANDE MANUTENZIONE

OLT Toscana è a Marsiglia



MARSIGLIA – Il terminale, OLT TOSCANA, che dallo scorso aprile si trovava a Genova per una serie di interventi di straordinaria manutenzione, è stato rimorchiato nei giorni scorsi al porto di Marsiglia, dove termineranno le attività finalizzate alla sostituzione del cuscinetto del

sistema di ancoraggio, sistema progettato e realizzato al fine di garantire la rotazione del Terminale attorno alla torretta geostazionaria permanentemente ancorata al fondale marino. FSRU Toscana resterà presso i Cantieri Navali di Marsiglia della San Giorgio del Porto S.p.A. fino

al completamento delle attività di manutenzione straordinaria, previsto entro la metà di settembre, cui faranno seguito le operazioni di riconnessione del Terminale nel suo sito al largo di Livorno. È previsto che FSRU Toscana riprenda le operazioni entro la fine di ottobre.

DI NUOVO ALLA PRESIDENZA PER UN BIENNIO

Testi, conferma in SOS LOGistica

MILANO – SOS LOGistica, con i suoi 20 anni di attività, è da tempo un punto di riferimento autorevole per chi crede nella possibilità di costruire una logistica amica dell'ambiente e dei lavoratori, ed economicamente solida. L'associazione ha in questi giorni, nella nuova sede di Via Burigozzo 1/A, presso Confindustria Dispositivi Medici di Milano, ha riconfermato, per il prossimo biennio, Daniele Testi alla propria presidenza che ha presentato il programma di attività per il 2024



Daniele Testi

per dare corpo alla sua missione di affiancare e aiutare concretamente

le aziende ad attuare un cambiamento sostenibile. L'assemblea è stata anche l'occasione per presentare il nuovo sito www.logisticasostenibile.org, dove è disponibile tutto il patrimonio di conoscenze legato ai convegni SOS LOGistica, alle iniziative formative e divulgative. Nell'occasione Roberto Crapelli, managing director Quadriovio Group, ha tenuto una relazione sulla attrattività delle aziende sostenibili per il mercato dei capitali e Vector, una Società Benefit, è entrata nell'associazione.

Le società Benefit - ha detto Crapelli - rappresentano un'evoluzione del concetto stesso di azienda: integrano nel proprio oggetto sociale, oltre agli obiettivi di profitto, lo scopo di avere un impatto positivo sulla società e sulla biosfera. Altrettanto significativa, l'adesione all'Alleanza per l'Aria e

per il Clima del Comune di Milano. Quanto ai prossimi appuntamenti il direttivo ha confermato la partecipazione di SOS LOGistica, a Green Logistics Expo, in programma alla Fiera di Padova dal 9 all'11 ottobre, con un proprio "Villaggio" che ospita alcune delle aziende socie e con eventi di formazione e

informazione. Si tratta di una presenza importante per il salone fieristico che si conferma luogo dove le relazioni si costruiscono, si rafforzano, si moltiplicano.

LA GAZZETTA MARITTIMA

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



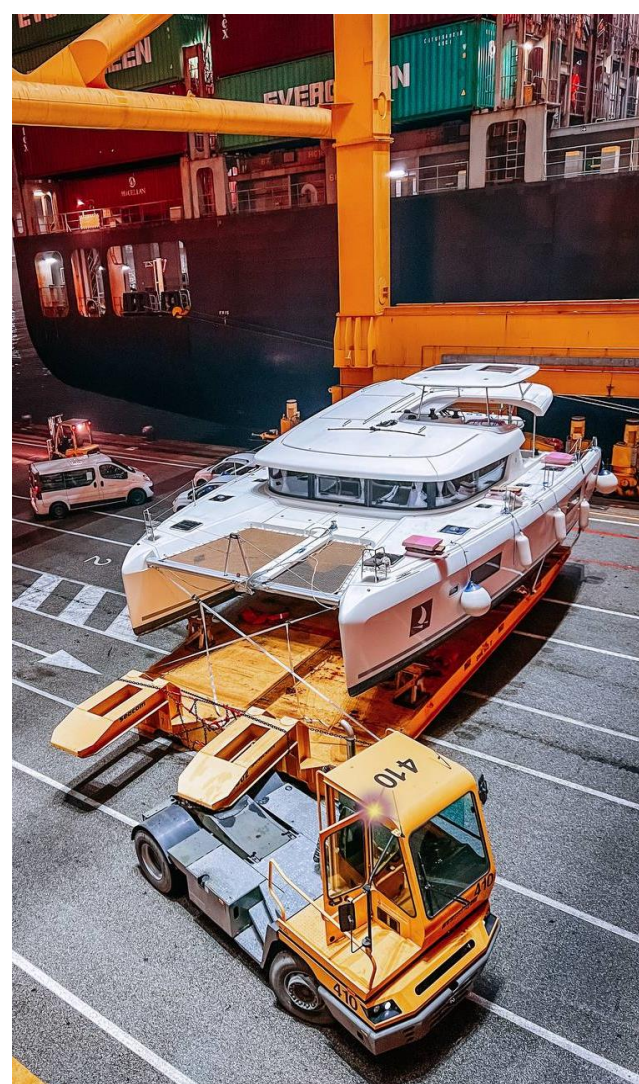
Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

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

www.savinodelbene.com



SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 15, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814