

 il Messaggero Marittimo



FEBBRAIO 2023

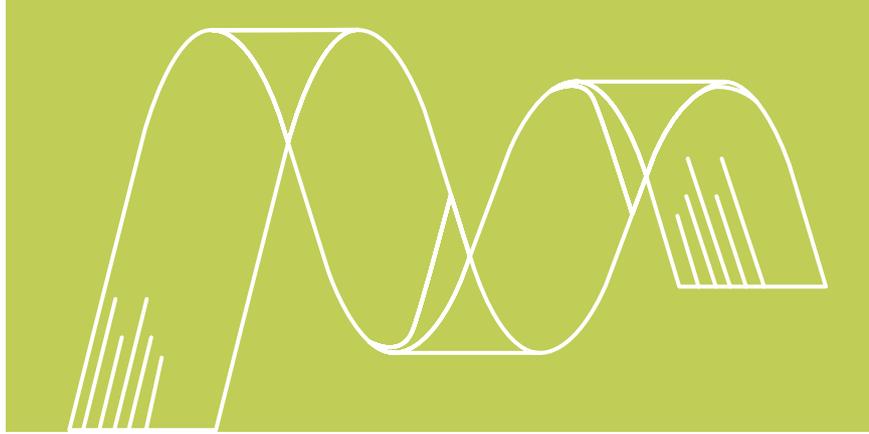
MENSILE



UN MESSAGGERO TUTTO NUOVO

Online da febbraio con una veste grafica inedita
e tante innovazioni per un sito più moderno e leggibile

The screenshot shows the website's navigation bar with links for CHI SIAMO, CONTATTI, PODCAST, LOGIN, and ABBONATI. Below the navigation bar is a main banner for 'Agenzia Marittima Aldo Spadoni Srl' featuring an MSC container ship. The main content area includes a large article titled 'Innovazione e semplificazione: si chiude Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry' with a video player. To the right, there are three smaller video thumbnails with titles: 'Scalisi (Contship): Digitalizzazione e sostenibilità, nuove parole chiave della logistica', 'Massimo Deandrei (SRM): L'Italia può diventare leader della logistica energetica', and 'Un Piano per il mare: l'annuncio di Musumeci'. At the bottom, there are three more video thumbnails: 'Il Gruppo Grimaldi replica a Moby-Cin', 'Salvini a Milano: Si investimenti privati proteggendo la centralità del nostro sistema', and 'Il Salone internazionale della nautica a Milano - 1 febbraio 1961'.



LIVORNO – Febbraio 2023, il nuovo layout del Messaggero Marittimo. Una veste grafica rinnovata, più al passo con i tempi ma soprattutto **studiata per migliorarne la fruizione dell'utente**: gli articoli con i temi principali e più attuali subito ben visibili e rintracciabili in homepage, un font accattivante e meglio leggibile, il numero delle sezioni dedicate ai singoli argomenti ampliato e reso quanto più specifico possibile (con un focus tutto dedicato a un tema quanto mai attuale come quello dell'energia, dei consumi e della transizione 'verde' nei vari settori dello shipping, della logistica e dell'autotrasporto).

Il tutto senza dimenticare lo spazio rivolto all'**informazione audio**, attraverso i nostri podcast ascoltabili direttamente anche con il player 'di spalla' in prima pagina: una formula che, numeri alla mano, sta destando curiosità e attenzione anche tra i nostri abbonati.

In fondo, l'**esperienza** maturata ormai da 70 anni rappresenta il nostro valore aggiunto: proprio come recita il nostro slogan storico, "**Navighiamo notizie dal 1952**".

Su La Spezia e Carrara investimenti per 682 milioni

Gioia Tauro, arrivate tre mega gru dalla Cina

ADRIATIC SEA FORUM, le date della sesta edizione

Guarda tutti i video

eventi, interviste e speciali
i nostri video a portata di click

DALL'ITALIA

4

il messaggero marittimo febbraio 2023



RENZO CONTI AGENTE MARITTIMO E BROKER CI HA LASCIATO

Personaggio coraggioso,
con capacità imprenditoriale e rara umanità



9 dicembre 1978 – Conti (al centro, nelle vesti di presidente della Sezione marittima) assieme agli allora Presidente del Consiglio Giulio Andreotti e Sindaco di Livorno Ali Nannipieri, nel corso di una visita al porto

Non è cosa facile parlare di Renzo Conti, agente marittimo e broker con la dovuta obiettività, per chi gli era legato da una solida quanto affettuosa amicizia. Ricordando il suo parlare, talvolta ruvido, ma sempre chiaro, e, sopra tutto, il suo agire sempre senza infingimento alcuno, c'è da essere certi che egli, per primo, non avrebbe apprezzato le "laudi" con cui è consuetudine celebrare chi ci ha preceduto nel mondo dei più.

Nel ricordare Renzo, che, fra l'altro aveva compiuto 86 anni solo pochi giorni or sono (27 Gennaio), daremo dunque a Cesare quel che è di Cesare, anche perché – va sottolineato – Renzo Conti, a suo modo e nel suo campo, un Cesare lo fu davvero.

Del personaggio, del suo coraggio e della sua capacità imprenditoriale, della sua guida appassionata ed efficace della sezione marittima della Camera di Commercio di Livorno quando il porto di Livorno operava le sue scelte forse più importanti, in tempi in cui le Autorità portuali erano ancora in mente Dei, del suo rigore nel non anteporre il proprio *particolare* agli interessi generali della portualità livornese dir non è mestieri.

Quel che ci preme porre in giusta evidenza sono, invece, le doti umane di Renzo, assai più spiccate di quanto potesse sospettare chi lo conosceva soltanto in superficie. Il suo senso dell'amicizia, dai contorni forse un po' arcaicamente cavallereschi, ma incondizionato ed oltremodo affidabile, la sua correttezza nelle relazioni interpersonali di qualsiasi tipo,

un vero tesoro e una garanzia per chi con lui intratteneva rapporti di lavoro e di affari, sono comunque noti, anche se non proprio a tutti. Ciò che, però sono sicuramente in pochissimi a conoscere era la sua propensione a fare del bene all'insegna del dettato evangelico che impone il silenzio e, possibilmente l'anonimato per chi compie azioni caritatevoli verso il prossimo. Ma di questo Renzo, uomo che fra gli umani difetti non annoverava quello della vanagloria, ci avrebbe proibito assolutamente di parlare.

Il Messaggero Marittimo, che lo ebbe sempre amico e sostenitore, si unisce con sincero affetto al dolore dei familiari a cui – ne siamo certi – il Signore non farà mancare la forza per sopportare il dolore causato dall'irrimediabile perdita.

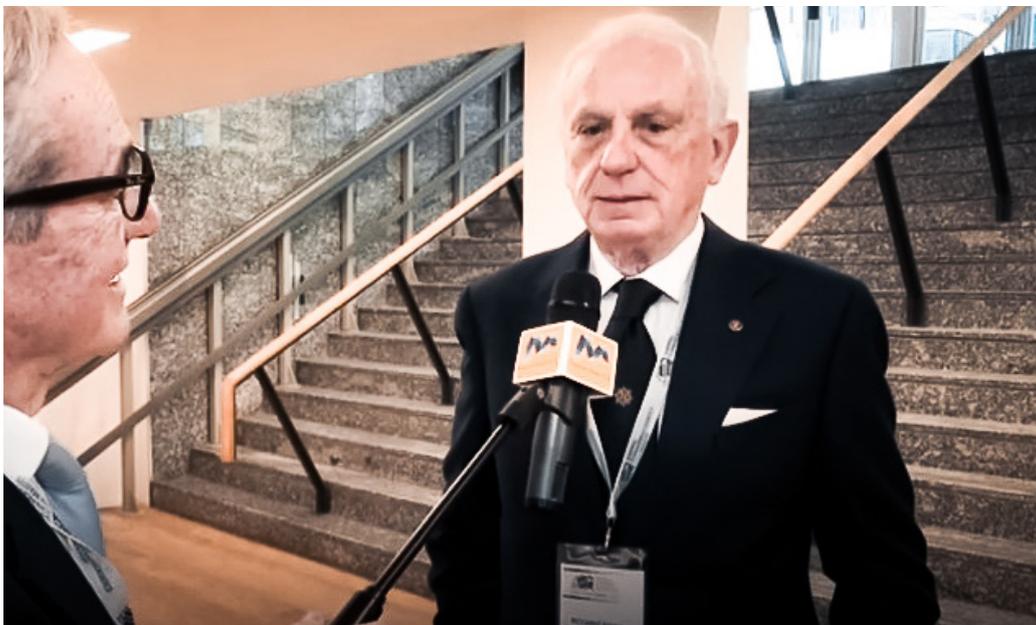


UNIPORT
LIVORNO

Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno
Tel. 0586 442423 - 442424

RICCARDO FUOCHI E LA LOGISTICA DELL'ARTE

Parliamo anche di Cina e potenzialità del settore



Intervista al dottor **Riccardo Fuochi**, imprenditore della logistica, che ricopre anche le cariche di **presidente del Propeller Club di Milano** e di vice presidente di **Assologistica** con delega al trasporto delle opere d'arte. Ecco cosa ci ha detto parlando di un settore particolare, quello della **logistica dell'arte**, delle potenzialità del settore e dei mercati della Cina e Medio-Oriente con cui da tempo interagisce.

Dottor Fuochi, la sua società si occupa di una parte della logistica meno nota, quella che riguarda il trasporto di opere d'arte. Ci spiega come si lavora in questo ambito, se ci sono differenze tecniche e anche burocratiche?

Ci sono molte differenze: la logistica dell'arte si occupa di pezzi unici e di grandissimo valore che richiedono necessità particolari, cure, attenzioni e professionalità. La responsabilità e i rischi sono diversi, un danno non sarebbe solo in termini di valore dell'oggetto, ma anche una perdita non stimabile a livello di cultura.

La logistica dell'arte viene gestita oggi da aziende altamente specializzate e sono diverse le valutazioni da fare: si inizia dal tipo di cassa da utilizzare, si passa

dall'imballaggio, al metodo di trasporto, fino alla gestione dell'installazione, ma anche alla conservazione con casse che devono mantenere una certa temperatura e grado di umidità.

In Italia non sono molte le aziende che se ne occupano in modo esclusivo e per questo un paio di anni fa è stata costituita l'associazione Logistica Arte, all'interno di Assologistica, a cui hanno aderito 27 società la cui attività principale è la logistica artistica.

Per operare nel settore è necessaria una formazione particolare?

Finora la formazione è stata più che altro sul campo, con le aziende che nel tempo hanno sviluppato conoscenze e professionalità specifiche. Lo scopo dell'associazione è anche elevare il livello di queste conoscenze, anche per quello che riguarda la gestione burocratica: l'Italia ha una regolamentazione obsoleta per la circolazione delle opere che a volte è penalizzante. Una mancata conoscenza delle norme può creare problemi che spesso si scontrano soprattutto con gli uffici i cui ritardi nelle autorizzazioni possono mettere a rischio mostre intere.

Secondo lei quanto potrebbe ancora offrire la logistica in termini di occupazione? C'è ancora margine di offerta?

Il margine di crescita è elevatissimo. Negli ultimi anni si fatica a trovare figure specializzate, ma è anche cambiato il mercato del lavoro. C'è da dire però che i livelli salariali non sono così elevati e anche nei bandi pubblici i costi per la manodopera sono ai minimi, non dando valore alla professionalità. Occorrerebbe qualificare maggiormente il personale anche dal punto di vista contributivo perchè la logistica è un settore necessita di moltissime competenze. Serve una dedizione assoluta perchè nel trasporto merci tutte le incombenze ricadono sull'operatore o lo spedizioniere e se c'è qualche intoppo il cliente se la rifà su di loro.

Mentre stavamo per iniziare l'intervista parlava al telefono di Cina e Singapore. La sua esperienza in quei mercati è tanta. Sono necessarie nuove logiche di mercato per i rapporti con questa parte del mondo?

Partiamo dal fatto che gli ultimi tre anni devono essere messi tra parentesi. Molte aziende nel periodo Covid hanno pensato al nearshoring o reshoring. Ma da alcune settimane la Cina ha eliminato quasi tutte le restrizioni e la produzione ha ripreso a salire. Il rientro in località più vicine è marginale perchè l'importanza della Cina e del medio-oriente è tale che sarebbe impossibile trasferire e perdere i loro mercati in crescita.

Un altro fenomeno da non trascurare è quello relativo alle materie prime. Quelle aree non hanno problemi di carenza, e perciò non si possono spostare intere produzioni. Oggi è impossibile tagliare i ponti, e dobbiamo anche pensare che lo sviluppo economico porta in quelle aree un miglioramento delle condizioni di vita delle persone.

PORTO DI VENEZIA +1,5% DI TONNELLATE NEI TRAFFICI RISPETTO AL 2021

L'incertezza dei mercati internazionali frena ma non arresta la crescita dello scalo lagunare



VENEZIA – La fragilità dei mercati finanziari, i fenomeni inflattivi, i crescenti costi energetici e la costante evoluzione e ridefinizione delle catene logistiche a seguito di dinamiche geopolitiche internazionali di difficile previsione, quale innanzitutto la guerra ucraina, si fanno sentire nel report annuale sui traffici 2022 della portualità italiana. Quanto al porto veneziano, dopo un primo semestre di crescita a doppia cifra, nel corso dell'anno appena concluso i valori relativi alla movimentazione merci si sono assestati su un positivo ma più contenuto +1,5% di tonnellate rispetto al 2021.

Le rinfuse solide rimangono trainanti (+10,1% rispetto all'anno precedente). In particolare, si segnala la crescita del +152,8% nella movimentazione di rinfuse cerealicole. A questo proposito si ricorda che Venezia è tra i primi scali che hanno accolto navi ucraine transitate dal mar Nero in forza degli accordi internazionali siglati per superare il blocco navale russo. Allo stesso tempo, Venezia è stata protagonista nel corso del 2022 dell'iniziativa Ukraine Solidarity Lanes promossa dalla Commissione Europea per consentire alle derrate alimentari provenienti dall'Ucraina di essere esportate via terra.

La crisi energetica in atto contribuisce al notevole aumento del traffico di carbone (+105,4% sul 2021). Il dato è in linea con le esigenze produttive, dirette e indirette, del Paese e dell'Europa (che ha aumentato del 34% le importazioni di questa fonte energetica nel corso del 2022).

Tale incremento potrebbe consolidarsi anche nei prossimi mesi o almeno fino a che sarà completata la transizione energetica dell'economia nazionale a favore di fonti energetiche transizionali, come il gas, e naturali.

Saranno tra le prime navi equipaggiate con una nuova versione di motore elettronico caratterizzato da consumi specifici tra i più bassi della categoria.

Dotate di sistemi di abbattimento delle emissioni, le nuove unità saranno conformi ai più stringenti limiti stabiliti a livello internazionale per le emissioni di CO₂, NO_x e SO_x.

Non solo: le nuove navi avranno la notazione di classe Ammonia Ready del Rina, che certifica che potranno essere convertite in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio.

Saranno, inoltre, predisposte per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa green al consumo di carburanti fossili durante le soste in porto.

Le navi commissionate rappresentano un'evoluzione delle già moderne ed efficienti unità PCTC da 6.700 CEU consegnate al Gruppo tra il 2016 ed il 2018 (Grande Baltimora, Grande New York e Grande Halifax): oltre al sensibile incremento di capacità, grazie alle innovazioni progettuali e a motori ed impianti di ultima generazione, saranno caratterizzate da un indice di emissioni di CO₂ per carico trasportato più basso del 27% rispetto a quello delle navi della precedente generazione.

Dopo la consegna, prevista tra il 2025 ed il 2026, le nuove navi saranno impiegate per potenziare i servizi del Gruppo Grimaldi tra l'Europa, il Nord Africa e l'Estremo Oriente.

Buona anche la tenuta delle merci del comparto general cargo, +3,1%, in particolare quelle trasportate con ro-ro (+13,3% sul 2021). In flessione le rinfuse liquide che risentono della perdita di oltre 831 mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati rispetto al 2021: fenomeno, questo, già noto e avente carattere progressivo in ragione dell'abbandono di questi prodotti legato alla trasformazione in chiave green del polo chimico di Porto Marghera.



In leggera crescita anche il dato sui contenitori che arrivano a sfiorare i 534 mila TEUs, +3,9% sul 2021.

Nel complesso, le toccate di navi crescono del 12,5% rispetto all'anno precedente e raggiungono le 2.829.

In forte crescita il traffico passeggeri, +77% quello locale e traghetti e +712% quello crocieristico, a testimonianza dell'intenso lavoro di riorganizzazione del settore condotto dall'Autorità a seguito delle indicazioni governative che nel 2021 hanno rivoluzionato l'industria crocieristica veneziana.



Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, dichiara: "Il quadro di incertezza internazionale e l'aumento dei costi dell'energia contribuiscono ad alimentare uno scenario complesso e in continua evoluzione per quanto riguarda i traffici portuali e le attività logistiche in genere, che stanno sperimentando sensibili incrementi nei costi di gestione e di trasporto delle merci. In questo contesto, i porti, in quanto snodi primari delle catene logistiche, vivono una situazione di forte stress e, subendo le repentine variazioni dei mercati e del tessuto produttivo, sono chiamati a reagire velocemente per riposizionarsi rispetto alle esigenze del territorio e ai concorrenti nella competizione globale.

Questo però può accadere solo se si rimuovono alcuni fondamentali ostacoli allo sviluppo. Per Chioggia è necessario ed urgente continuare nell'attività di implementazione infrastrutturale secondo quanto previsto dal Piano Operativo Triennale.

A Venezia abbiamo intenzione di spingere sull'efficientamento, sia in termini di servizi portuali, sia sul fronte del porto regolato con un percorso di avvicinamento a una gestione h24 dei flussi che tenga conto della variabile MoSE. Allo stesso tempo giocheranno un ruolo primario nelle prossime sfide la digitalizzazione e, anche a Venezia, il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari".

ANAS : BANDO DA 44 MILIONI DI EURO PER INDAGINI E ISPEZIONI DELLE GALLERIE

Il bando di gara è suddiviso in 12 lotti e riguarda tutto il territorio nazionale



ROMA – Prosegue l’impegno di Anas (Gruppo FS Italiane) nell’aumentare la sicurezza delle proprie strade con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale di un bando gara, del valore di 44 milioni di euro, per servizi di ispezione, rilievi, prove di laboratorio e indagini delle gallerie di competenza Anas, a partire dai corridoi transeuropei della rete Ten-T. L’obiettivo è applicare le tecnologie più avanzate per lo svolgimento delle attività ispettive e di controllo delle infrastrutture, sulla base delle indicazioni fornite dalle “Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio delle gallerie esistenti” (ex D.M. 247/2022) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L’adozione delle più moderne tecnologie nelle attività di ispezione delle gallerie consentirà di disporre di strumenti sempre più efficaci di monitoraggio e conseguente programmazione degli interventi manutentivi.

L'appalto, suddiviso in **12 lotti**, sulla base delle Strutture Territoriali di Anas, sarà così ripartito:

- 4 milioni di euro per la **Struttura Territoriale Calabria** (lotto 1);
- 4,5 milioni di euro per l'A2 "**Autostrada del Mediterraneo**" (lotto 2);
- 4,5 milioni di euro per la **Struttura Territoriale Lombardia** – Centri A e B (lotto 3);
- 4 milioni di euro per la **Struttura Territoriale Lombardia** – Centri C, D, E, F (lotto 4);
- 4 milioni di euro per le **Strutture Territoriali di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta** (lotto 5);
- 3 milioni di euro per le **Strutture Territoriali di Emilia-Romagna, Veneto e Friuli-Venezia Giulia** (lotto 6);
- 4,5 milioni di euro per le **Strutture Territoriali di Abruzzo e Molise, Basilicata, Puglia** (lotto 7);
- 3,5 milioni di euro per le **Strutture Territoriali di Lazio e Campania** (lotto 8);
- 2 milioni di euro per la **Struttura Territoriale della Sardegna** (lotto 9);
- 4,5 milioni di euro per le **Strutture Territoriali di Marche e Toscana** (lotto 10);
- 3 milioni di euro per la **Struttura Territoriale dell'Umbria** (lotto 11);
- 2,5 milioni di euro per la **Struttura Territoriale della Sicilia** (lotto 12).

Al fine di garantire la massima tempestività dell'avvio delle attività, tutti i lotti verranno attuati mediante lo strumento dell'Accordo Quadro.

Le offerte digitali, corredate di tutta la documentazione richiesta per ciascuna gara, dovranno pervenire, a pena di esclusione, sul Portale Acquisti di Anas (<https://acquisti.stradeanas.it>) entro e non oltre le ore 12 del 15 marzo 2023.

Per informazioni dettagliate su tutti i bandi di gara e per i termini di presentazione delle offerte è possibile consultare il sito internet [stradeanas.it](https://www.stradeanas.it) alla sezione Bandi e avvisi, oppure l'area Bandi e Avvisi del Portale Acquisti di Anas (<https://acquisti.stradeanas.it>).

GENERAL EXPORT
NVQCC.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI

PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI

SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA

SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA

SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

General Export Srl
Livorno: Via S. Orlando 16 - 57123 Livorno - Milano: Via Liguria 5 - 20068 Peschiera Borromeo
Genova: via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova
www.generalexportnvocc.it

GIOIA TAURO, ARRIVATE TRE MEGA GRU DALLA CINA

Prosegue l'opera di rinnovamento dell'equipaggiamento dello scalo calabrese



GIOIA TAURO – Continua il percorso tracciato in occasione dell'acquisizione del terminal container MCT da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da Msc. Dopo il primo ingresso in porto delle tre gantry cranes, nel Novembre del 2019, un nuovo step dell'attività di rinnovo dell'equipment del porto di Gioia Tauro vede attraccare alle banchine dello scalo calabrese altre tre mega gru, anche queste in arrivo dalla Cina. Sono partite dal porto di Yangshan lo scorso 14 Dicembre a bordo della nave Zhen Hua23 e hanno dovuto circumnavigare l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez.

Di proprietà della cinese Shanghai Zhenhua Heavy Industry & Co, sono state acquistate dal terminalista MedCenter Container Terminal lo scorso anno. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 24 mila TEUs con uno sbraccio d'estensione di 72 metri e un'altezza di sollevamento di 54 metri, capaci di coprire ben 24 file di containers. Appena giunta in porto la nave Zhen Hua23 è attraccata a dritta al centro della banchina ed ha occupato circa 375 metri. Le mega gru, posizionate tra le altre tre gantry cranes cinesi, sono dotate di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzate, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ultra large container ships.

Sono entrate nel porto di Gioia Tauro grazie ad un'operazione sinergica messa in atto tra la Corporazione dei Piloti dello Stretto di Messina, tutti i rimorchiatori in flotta nello scalo portuale calabrese sotto il coordinamento della Capitaneria del porto di Gioia Tauro. Una volta giunte nello scalo portuale, le complesse fasi di sbarco richiederanno una decina di giorni circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcune settimane.

Soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha evidenziato quanto "l'equipment sia fondamentale per lo sviluppo dell'operatività portuale. Il terminalista MCT – ha aggiunto Agostinelli – sta rispettando il piano di investimenti presentato in oc-



www.cislivorno.it



Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.

assistenza
completa



casione del suo insediamento. Oggi, con l'arrivo di altre tre gantry cranes, vediamo concretizzarsi l'attenzione che la MedCenter Container Terminal ha rivolto e continua a rivolgere al nostro porto. Gioia Tauro è uno scalo portuale perfettamente attrezzato e infrastrutturato, ora, necessariamente e insieme agli sforzi già fatti per ammodernamento dell'equipment, in pieno accordo coi due terminalisti del porto (MCT e Automar spa), sarà rivolta grande attenzione al capitale umano e alla forza lavoro, attraverso mirate iniziative che daranno centralità alla sicurezza delle operazioni portuali. Allo stesso tempo, noi crediamo che i futuri sforzi, di concerto con il commissario Zes, Giuseppe Romano, debbano essere, altresì, rivolti allo sviluppo concreto della Zona Economica Speciale della Calabria, per permettere la tanto attesa apertura dei contenitori nelle aree retroportuali, attraverso l'insediamento di imprese commerciali di settore".

AEROPORTO DI FIRENZE, C'È IL SÌ DI SALVINI

Se cresce il Vespucci, ne giova anche Pisa



ROMA – La risposta del ministro Matteo Salvini al Question time di ieri sugli aeroporti toscani sembra essere stata apprezzata da Italia Viva.

Proprio da qui era partita l'interrogazione firmata da Raffaella Paita e Matteo Renzi sul futuro degli scali di Pisa e Firenze.

“Il 60% dei passeggeri in arrivo a Firenze -ha sottolineato Renzi- è legato a vicende di business, quindi non solo turismo”.

Questo va quindi contro, secondo Renzi, quella corrente che vorrebbe bloccare l'espansione “perchè pensa che se Pisa va avanti, Firenze è indebolita” ha continuato.

Tre le domande poste al ministro:

la prima sulle intenzioni del Governo a proposito di investimenti sul Vespucci, ritenuto necessario per far andare avanti anche il Galilei.

Poi un accenno al decreto Svolta Italia, se le misure adottate saranno prorogate per il settore aeroportuale;

infine una proposta alla luce della volontà del Governo di modificare il Pnrr: “Si potrebbe immaginare di usare quei soldi per gli aeroporti?” chiede Renzi.

La replica di Salvini è molto chiara: il Governo ha intenzione di favorire l'ampliamento e la crescita dell'aeroporto di Peretola così come del sistema toscano intero. “Firenze è di rilevanza strategica, così come deve tornare a essere Pisa, cosa su cui stiamo lavorando.

Devono crescere entrambi, perchè non esiste un aeroporto che va avanti a discapito dell'altro”.

Perchè questo possa accadere Salvini evidenzia che si stanno valutando tutte le opportune semplificazioni, compreso lo Sblocca Italia, così come c'è l'idea di una rimodulazione del Pnrr:

“Potremmo ricontrattare con l'Europa e girare alcune somme dove vengono richieste, il tema aeroporti dovrà e potrà ricadere in questo ribilanciamento di fondi del Pnrr” conclude.

IL BIOCARBURANTE ENI ARRIVA NELLE STAZIONI DI SERVIZIO

I progressi per la decarbonizzazione di Eni Sustainable Mobility: HVO è prodotto al 100% da materie prime rinnovabili

ROMA- Si chiama **HVOlution**, il primo diesel di Eni Sustainable Mobility prodotto con 100% di materie prime rinnovabili, è in vendita in 50 stazioni di servizio Eni e sarà disponibile a breve, entro Marzo 2023, in 150 punti vendita sul territorio nazionale.

HVOlution è un biocarburante che viene prodotto da materie prime di scarto e residui vegetali, e da olii generati da colture non in competizione con la filiera alimentare. Un'arma in più nella lotta all'immediata decarbonizzazione del settore dei trasporti anche pesanti, tenuto conto delle emissioni allo scarico, perché utilizzabile con le attuali infrastrutture e in tutte le motorizzazioni omologate, di cui mantiene invariate le prestazioni.

Dà quindi i propri frutti l'investimento realizzato sin dal 2014 con la trasformazione delle raffinerie di Venezia e Gela in bioraffinerie, che dalla fine del 2022 sono palm oil free.

La tecnologia proprietaria Ecofining consente, infatti, di trattare materie prime vegetali di scarto e olii non edibili per produrre biocarburante HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, olio vegetale



idrogenato) di cui Eni Sustainable Mobility è il secondo produttore in Europa. Questo biocarburante composto al 100% da HVO puro.

Prima della commercializzazione nelle stazioni di servizio Eni, l'HVO in purezza è stato utilizzato e testato con successo nella movimentazione dei passeggeri a ridotta mobilità in ambito aeroportuale fino ai veicoli commerciali della logistica; inoltre, addizionato al gasolio, dal 2016 il biocarburante HVO è presente al 15% nel prodotto Eni Diesel +, disponibile in oltre 3.500 stazioni di servizio in Italia.

Questa la soddisfazione di Stefano Ballista, amministratore delegato di Eni Sustainable Mobility:

“Il biocarburante puro HVOlution ha un ruolo fondamentale perché già da oggi può dare un contributo importante alla decarbonizzazione della mobilità, anche del trasporto pesante. Questo prodotto arricchisce l'offerta nelle stazioni di servizio, affiancandosi all'attuale proposta di prodotti low-carbon, come le ricariche elettriche, e di servizi per le persone in mobilità: obiettivo di Eni Su-



stainable Mobility è integrare gli asset industriali e commerciali lungo tutta la catena del valore, dalla disponibilità della materia prima fino alla vendita di prodotti decarbonizzati al cliente finale”.

Eni ha infatti siglato accordi e partnership che permettono di valorizzare gli scarti e i rifiuti utilizzandoli come feedstock per la produzione di biocarburanti come HVOlution. In diversi paesi dell’Africa tra i quali Kenya, Mozambico e Congo, Eni sta sviluppando una rete di agri-hub in cui verranno prodotti olii vegetali in grado di crescere in terreni marginali e aree degradate e non in competizione con la filiera alimentare e, al tempo stesso, di creare opportunità di lavoro sul territorio.

Recentemente, dal Kenya è arrivato nella bioraffineria di Gela il primo carico di olio vegetale prodotto nell’agri-hub di Makueni, mentre a Venezia è arrivato il primo carico di olii di frittura esausti. L’obiettivo è di coprire il 35% dell’approvvigionamento delle bioraffinerie Eni entro il 2025.

Linde Material Handling

The Linde logo, featuring the word "Linde" in a white, elegant, cursive script font on a dark red background.

The Tricom s.r.l. logo, featuring the word "Tricom" in a bold, black, sans-serif font with a stylized vertical bar to the left, and "s.r.l." in a smaller font to the right, all on a light grey background.



tricom srl.net

AUTO ELETTRICA: COSA FRENA IL MERCATO IN ITALIA

In un rapporto di Deloitte, l'80% degli italiani vuole lasciare benzina/diesel ma teme la mancanza di punti di ricarica



ROMA – L'Unione Europea ha definitivamente stabilito che tra 12 anni dovrà terminare la produzione e la vendita di motori endotermici nel Vecchio Continente. E che soprattutto si passerà attraverso la formula della propulsione ibrida prima della transizione definitiva verso le auto a batteria. La conferma di questo trend giunge dal Global Automotive Consumer Study (GACS) 2023, "uno studio che Deloitte conduce annualmente su un campione di oltre 26.000 consumatori distribuiti fra 24 Paesi a livello globale – come ricorda Il Sole 24 ore – L'Italia, nelle intenzioni del campione, è uno dei mercati più aperti e disponibili ad

accogliere il cambiamento sancito dal voto dell'Europarlamento a San Valentino. Quasi 8 italiani su 10 (78% contro il 69% di un anno fa) sarebbero intenzionati ad abbandonare i modelli a benzina o diesel. Di questi il 32% opterebbe tuttavia per un veicolo ibrido Hev, in cui la ricarica della parte elettrica dipende dal motore principale, endotermico. Il 24% sceglierebbe un'auto plug-in, dove la parte elettrica si ricarica alla colonnina. Solo l'11% passerebbe alla Bev, l'auto full electric". Questi sono i risultati snocciolati sul quotidiano economico in riferimento allo studio.



Un report fa emergere quali siano gli aspetti considerati maggiormente respingenti e considerati come criticità nel processo forzato di scelta, precoce o ritardata che sia, dell'elettrico: sussistono quindi tra gli automobilisti ancora perplessità legate alla capacità di autonomia, ai tempi di ricarica e quelli di allestimento delle infrastrutture (colonnine da 75-125 kW, necessarie per la ricarica rapida), considerate anche le limitazioni al momento sulla produzione e fornitura di corrente con una rete nazionale che appare inadeguata a queste portate

I timori per il costo dell'auto troppo elevato vengono addirittura in seconda battuta. Esempio che, sull'atto di fede del pas-

saggio al Bev, ad esempio si registrino statistiche differenti in altri Paesi come Cina (27%), Corea del Sud (17%) o Germania (16%) e che, nel concreto, l'anno passato abbia fatto registrare un crollo nelle immatricolazioni di auto a batteria in Italia: meno 34%, in una sorta di pericolosa inversione a U nei confronti della direzione imboccata ad esempio dalla 'virtuosa' Germania (+66%, con 166mila veicoli venduti rispetto ai 49mila del BelPaese).

“Sullo stop alle auto e ai furgoni con motore endotermico dal 2035, solo nel 2026 l'Italia potrà provare a chiedere che sia rimessa (e soltanto in parte) in discussione la modulazione degli obiettivi. Lo ha ricordato il ministro

delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso – evidenza ancora Il Sole – L'accordo votato dall'Europarlamento prevede una clausola di revisione in base alla quale nel 2026 la Commissione potrà considerare la possibilità di rivedere lo schema approvato tenendo conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in e i biocarburanti”. L'Italia deve quindi colmare il gap e il ritardo sulla politica industriale (si calcolano come minimo 70mila posti di lavoro a rischio in tutta la filiera automotive nazionale) rispetto anche agli altri paesi leader europei. “Abbiamo solo 36mila punti di ricarica a fronte dei 90mila della piccola Olanda” ha ricordato il ministro Urso.

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA * via Jeddah	MISURATA*	ogni 7 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA BEIRUT	ogni 20 giorni ogni 10 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO * via Jeddah	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN * via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI BANDAR ABBAS* ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAVYA SHEVA* AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 10 giorni
AFRICA OCCIDENTALE * partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni
EST - SUD AFRICA * via Durban	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN CAPE TOWN *	ogni 20 giorni

PER I PORTI DELL' ALGERIA: SERVIZIO DA NAPOLI VIA GENOVA

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it



MARCO CONFORTI, NUOVO PRESIDENTE PSA ITALY

Prende il posto di Gilberto Danesi, alla guida per dieci anni



GENOVA – Psa Genoa Investments ha scelto Marco Conforti, già presidente di Assiterminal, come nuovo presidente del Cda.

A Gilberto Danesi, presidente uscente, il saluto commosso dell'azienda e i ringraziamenti per i dieci anni alla guida del terminal di Psa, prima come Ceo, dal 2012, poi nella veste di presidente del Board dei terminal Vecon, SECH e Genova Pra' dal 2020.

Conforti, genovese, vice presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), e Board Member di Feport (European Terminal Operators Association), nella sua storia professionale ha contribuito alla realizzazione del nuovo business Fiat in ambito terminalistico-portuale, attraverso la holding Sinport di Fiat, a cominciare dal terminal di Psa Genova Pra'.

Dopo l'acquisizione delle attività Fiat da parte di Psa di Singapore nel 1998, ha ricoperto varie posizioni nelle società del gruppo quali Vte, Vecon e Pde; in seguito è stato nominato Executive Director e General Manager di Sinport e Senior Advisor Psa Region Mediterranean Europe, Middle East and South Asia.

"Gilberto Danesi -ha commentato Roberto Ferrari, ceo di Psa Italy- ha plasmato con tenacia e determinazione questo terminal, contribuendo a renderlo il più importante terminal container gateway italiano: la stima di colleghi e dei membri del cda è fuori discussione, e a lui va il più profondo e commosso ringraziamento per il duro lavoro di questi anni. A Marco Conforti -ha aggiunto- va il nostro in bocca al lupo e il benvenuto nella famiglia di Psa, di cui condivide radici, valori e obiettivi".

"Sono particolarmente lieto di poter dare un contributo all'interno del Gruppo Psa -ha sottolineato Conforti- certo che il management e le società tutte di Psa Italy siano ben consapevoli e preparati ai profondi cambiamenti che il terminalismo portuale e l'intera catena logistica stanno affrontando. Un caro saluto al collega Gilberto con cui abbiamo condiviso importanti anni di lavoro".

Ricordiamo che Psa Italy opera a Genova e Venezia nei terminal di Psa Genova Pra', Psa Sech e Psa Venice-Vecon, per un totale di oltre 2 milioni di TEUs movimentati ogni anno e oltre 1.000 persone direttamente impiegate in Italia.

Psa Italy è parte di Psa International, gruppo portuale che opera con oltre 160 sedi in 42 Paesi al mondo, e comprende 60 terminal tra portuali, ferroviari e inland, nonché attività affiliate in distripark, magazzini e servizi marittimi e digitali.

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

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

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.lenavigroup.it

PORTI DELL'ALTO TIRRENO, UN 2022 CON TRAFFICO PASSEGGERI E AUTO NUOVE IN CRESCITA

Chiusura dell'AdSp MTS con lieve contrazione
sul numero complessivo
ma è record per la movimentazione dei prodotti forestali



LIVORNO – Traffico passeggeri, auto nuove e forestali in costante crescita e tonnellaggio merci in sostanziale tenuta, nonostante la pesante crisi economica determinata dal conflitto russo – ucraino. I numeri registrati nell'anno appena trascorso ufficializzano la buona capacità di resilienza del Sistema Portuale del mar Tirreno settentrionale, che grazie alle buone prestazioni di Piombino e dei porti elbani (Portoferraio, Rio Marina e Cavo) si proietta con rinnovata energia verso il 2023. I dati sui traffici passeggeri certificano meglio di altri la sostanziale uscita dei porti di competenza dell'AdSP dal biennio della crisi pandemica.

La somma dei volumi movimentati registra un più 20,5 per cento rispetto al 2021, con numeri prossimi alle 10 milioni di unità, di cui 2.811.322 di passeggeri ferry nel solo porto di Livorno (+26,3%). Crescita a tre cifre per il mercato delle crociere, che ha chiuso il 2022 con un +691% sull'anno precedente, raggiungendo quota 468 mila passeggeri, di cui 437mila nel solo scalo labronico (+676,9%). In risalita anche il traffico traghetti, con 9 milioni di passeggeri e una crescita su base annuale del 15,5%. I dati registrano la sostanziale tenuta per il settore delle merci che, globalmente, chiude il 2022 con 39.118.620 tonnellate (circa 32 milioni nel porto di Livorno) e una flessione del 5,3% sull'anno precedente.

Nel dettaglio, le rinfuse liquide hanno chiuso con un meno 13,5% sull'anno precedente, a 6.409.230 tonnellate di merce. In calo anche le rinfuse solide, dell'11,8% sul 2021, a quota 1.859.502 tonnellate di merce. In tenuta il traffico rotabile, che ha archiviato l'anno con un -3,4% sul 2021, a quota 649.963 mezzi rotabili movimentati, di cui 480.873 a Livorno (-5,7%). In lieve calo anche il traffico

containerizzato. Nei 12 mesi appena trascorsi, sono stati movimentati complessivamente 751.872 container, di cui 751.811 imbarcati/sbarcati nel solo porto di Livorno.

Quantunque le movimentazioni siano complessivamente calate del 5%, l'analisi sulla movimentazione dei container al netto del trasbordo restituisce un dato positivo. Tra Gennaio e Dicembre sono infatti transitati dalle banchine livornesi 469.288 contenitori pieni, 35.529 in più rispetto all'anno precedente (+8,2%); 173.442 i vuoti (+13,2% su base annuale). Al netto delle attività di transhipment, le movimentazioni da/per l'hinterland sono complessivamente aumentate del 9,5%.

I numeri del 2022 registrano poi una lieve ripresa del traffico delle auto nuove: a Livorno sono stati movimentati 491.159 veicoli, il 5,1% in più rispetto ai 463.338 mezzi dell'anno passato. Crescita a doppia cifra per i prodotti forestali che hanno registrato un nuovo record di merce sbarcata/imbarcata nello scalo labronico, confermando il trend di crescita positiva nonostante la crisi pandemica. Il traffico ha chiuso l'anno con un aumento del 19,2% sul 2021, a 2.131.105 tonnellate di merce.



L'analisi per porti evidenzia anche la tenuta in lieve aumento dello scalo piombinese, che ha archiviato l'anno con 4.277.748 tonnellate di merce e un +1,2% su base annuale. Un dato importante alla luce della situazione di difficoltà delle principali industrie. In lieve aumento tutti i principali parametri di traffico, a cominciare dai rotabili, che hanno raggiunto quota 85.114 unità (+3,6%) e dai passeggeri ferry, cresciuti nel complesso del 10,8%, a 3.167.093 unità. In ripresa il traffico crocieristico: nel 2022 sono transitati dalle banchine del porto 14.514 passeggeri, con un aumento del 736,1% rispetto al precedente anno. Bene anche il traffico dei veicoli privati (+5,2%).



Per quanto riguarda i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo, il 2022 si è chiuso con un dato generale di 2.931.383 tonnellate di merce movimentata, in crescita del 7,7% sul 2021. Complessivamente sono stati movimentati 83.976 mezzi rotabili, di cui 41.195 allo sbarco e 42.781 all'imbarco, con una crescita su base annuale del 3,9%. Il traffico passeggeri restituisce una crescita dell'11,5% sul 2021, a 3.025.076 unità, mentre le navi da crociera hanno fatto segnare un incremento del 660%, con 15.679 unità.



“I numeri registrati nel 2022 rispecchiano pienamente le conseguenze della fase attuale e progressa” è il commento del presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri. “In questi anni i porti del Sistema hanno dovuto affrontare una crisi umanitaria senza precedenti e oggi si trovano a dover fare i conti con una situazione economica generale difficile, caratterizzata dall'incremento dei costi energetici e di trasporto e dalle incertezze di uno scenario caratterizzato da un tasso di inflazione elevato” aggiunge. “La ridefinizione delle catene globali del valore, l'accorciamento della supply chain e il progressivo riavvicinamento della produzione nel Vecchio Continente o in altre aree, potrebbe aprire nuove opportunità di sviluppo per quei porti che sapranno adattarsi alle nuove dinamiche: per questo lavoreremo con ancora maggiore convinzione per rendere più attrattivo il nostro sistema portuale, puntando non soltanto sul potenziamento dell'offerta infrastrutturale ma anche sullo sviluppo della ZLS e degli assi di collegamento intermodale”.

SARDEGNA: ACCORDO TRA ZES E INTESA SAN PAOLO

Uno strumento che può far crescere il traffico portuale fino all'8-9% ogni anno



CAGLIARI – Il 16 Febbraio a Cagliari Intesa Sanpaolo e ZES Sardegna hanno firmato un accordo per favorire lo sviluppo del territorio e dell'economia a esso collegata. Durante l'evento, organizzato in collaborazione con l'AdSp Mare di Sardegna, ha avuto spazio un dibattito pubblico sul valore strategico dell'economia marittima, sulla base delle evidenze economiche elaborate da SRM con il 9° Rapporto Annuale Italian Maritime Economy. Intesa Sanpaolo ha siglato un accordo con il

Commissario Straordinario della Zona Economica Speciale Sardegna, Aldo Cadau, per favorire lo sviluppo del territorio e dell'economia a esso collegata. Intesa Sanpaolo partecipa attivamente dal 2017 alla promozione delle ZES meridionali. Il Gruppo ha siglato accordi di collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale (Puglia, Trieste e Venezia) e con i Commissari Straordinari delle ZES (Calabria, Campania, Sicilia, Abruzzo). Di recente ha rafforzato il plafond disponibile portandolo

a 5 miliardi di euro, ed è in procinto di promuovere missioni all'estero con lo scopo di coinvolgere gli investitori internazionali.

Il protocollo tra Intesa Sanpaolo e ZES Sardegna è stato presentato nella sala convegni del terminal molo Ichnusa, in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna (AdSp). Durante l'evento ha avuto spazio un dibattito pubblico sul valore strategico dell'economia marittima in Sardegna, sulla base delle evidenze economiche ela-

borate da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo). Il PNRR prevede 170 milioni di euro per il sistema portuale sardo e 28 milioni per il progetto "green port", che ha l'importante obiettivo di rendere le attivi-

tà portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali. Le ZES sono fondamentali nella sinergia tra il sistema logistico-portuale e l'industria manifatturiera e per favorire nuovi investimenti attraverso incentivi

fiscali e amministrativi. Secondo le stime, possono impattare in modo importante su alcuni indicatori economici, incrementando per esempio il traffico portuale fino all'8-9% annuo e l'export del 4%.

LO STUDIO SRM



Tema chiave è accompagnare le aziende nel cogliere tali opportunità. Il protocollo tra Commissario Straordinario e Intesa Sanpaolo ha come obiettivi il supporto agli investimenti sostenibili delle piccole e medie imprese operanti nella ZES regionale, attività di reshoring, programmi di sviluppo imprenditoriale singoli e di filiera, corsi di formazione dedicati al management delle aziende attive nell'area, iniziative a elevato impatto economico e sociale che possano attrarre investitori. La Banca mette inoltre a disposizione degli imprenditori un desk specializzato, che offre supporto per l'ottimizzazione dei business plan e Incent Now, la piattaforma digitale frutto della collaborazione con Deloitte, che permette alle imprese clienti di avere informazioni relative alle misure e ai bandi resi pubblici da enti istituzionali nazionali ed europei nell'ambito del PNRR. Per le imprese che investiranno all'interno di ZES e ZLS è prevista infine una linea di finanziamento ad hoc.

Secondo l'approfondimento curato da Massimo Deandreis, Direttore generale di SRM e dall'economista di SRM Alessandro Panaro, il valore aggiunto generato dall'economia del mare in Sardegna è pari a 1,5 miliardi di euro e gli occupati sono 39mila unità. L'import-export dell'Isola, assolutamente dipendente

dal mare che ne veicola il 97% del totale, nei primi 9 mesi del 2022 è stato pari a 14,6 miliardi di euro (+78% rispetto al 2021). Il traffico energetico, in particolare il petrolio (greggio/raffinato) è la principale categoria di merce scambiata, con una quota del 90% sul totale (12,7 miliardi di euro); seguono minerali metalliferi con il 3% e i prodotti chimici con il 2%.

Nel 2022 i porti dell'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme, Santa Teresa, Arbatax) hanno movimentato quasi 44

milioni di tonnellate di merce, in linea con il 2021 (-0,4%), ma ancora non sono stati recuperati i livelli pre-Covid (-5% rispetto al 2019). La principale categoria di merci movimentata sono le "rinfuse liquide", che con 26 milioni di tonnellate rappresentano il 59% del totale cargo gestito (+1,2% sul 2021). Altro traffico di eccellenza del porto è il RO-RO (Roll-on, Roll-off), traffico di navi che trasportano automezzi gommati, che nel 2022 è ammontato a circa 12 milioni di tonnellate (-12,3% sul 2021, ma +9% sul 2019).

I numeri più significativi in termini di crescita di traffico passeggeri riguardano i passeggeri di linea, che con un totale di oltre 6,6 milioni registrano un aumento del 21,6% sul 2021 e dell'8% sul 2019. Il comparto delle crociere ha movimentato circa 221 mila passeggeri, facendo registrare un incremento pari al 249% sul 2021. Il confronto con il 2019 esprime invece ancora una variazione negativa del -52%. I porti dell'Isola marciano, comunque, verso la direzione giusta.

Il PNRR ha assegnato alla Zes Sardegna 10 milioni di euro per i collegamenti infrastrutturali. A livello più generale, per le ZES è stata importante la nuova proroga prevista dalla Legge di Bilancio per il 2023, che consentirà di accedere al credito d'imposta per un ulteriore anno (dal 31 Dicembre 2022 al 31 Dicembre 2023). La medesima Legge ha inoltre assegnato risorse per 65,2 milioni. Le ZES rappresentano uno strumento che, secondo le stime, può impattare in modo importante su alcuni indicatori economici: può far crescere l'export fino al 4% del totale annuo; può far crescere il traffico portuale fino all'8-9% annuo; può moltiplicare gli investimenti pubblici con un coefficiente di 1 a 2 (ogni euro investito dal pubblico se ne aggiungono ulteriori 2 provenienti da privati).

Per la Sardegna, grazie ai porti, si aprono nuove opportunità di business con un servizio di bunkeraggio che risponda alle nuove esigenze. I porti del Nord Europa si stanno già attrezzando e grandi realtà portuali, come Singapore o Malta nel



Mediterraneo, hanno fatto del bunkeraggio un fattore chiave di successo e di attrazione dei traffici navali. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, in accordo con la società Saras, ha avviato il servizio di bunkeraggio navale a Settembre 2019. Il PNRR evidenzia 170 milioni di euro destinati al sistema portuale della Sardegna. Per il progetto Green Port l'ADSP del Mare di Sardegna è assegnataria di 28 milioni di euro. Il progetto ha l'obiettivo di rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi volti all'efficientamento e alla riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. L'obiettivo principale della misura è ridurre le emissioni di CO2 e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali attraverso interventi finalizzati all'efficienza energetica e alla promozione dell'uso dell'energia rinnovabile nei porti. L'AdSp è altresì interessata da 7 importanti interventi inerenti il cold ironing (elettrificazione delle banchine) per un totale di oltre 70 milioni di euro, che contribuiranno ulteriormente a disegnare un porto più sostenibile e in linea con i parametri fissati dall'Ue.



Aldo Cadau, Commissario ZES Sardegna: "Rafforzare il tessuto imprenditoriale dell'Isola significa anzitutto lavorare per costruire sinergie virtuose fra aziende, territori, distretti produttivi, istituti di credito, ma significa anche aprire il

sistema economico ai più grandi player internazionali, attraendo nuovi investimenti per la crescita e lo sviluppo della Sardegna". Massimo Deiana, Presidente Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna: "Ribadiamo con convinzione il ruolo strategico delle Zes nella stimolazione dei traffici portuali e di, conseguenza, nello sviluppo di tutte le attività operative legate al cluster, compresi i futuri insediamenti produttivi con fiscalità agevolata nelle aree demaniali, sulle quali l'AdSp, con la sua governance di respiro sistemico, svolgerà con maggiore incisività e vigore il ruolo di catalizzatore di intrapresa. Se poi allarghiamo l'orizzonte all'unica e irripetibile spinta derivante dai fondi PNRR destinati alla portualità, sono certo che per gli scali della Sardegna si prospetta nuova stagione di sviluppo senza precedenti ed il superamento di quelle criticità ormai storiche, una tra tutte quella relativa al compendio contenitori del Porto Canale, che è e rimane la madre di tutte le battaglie".

MARITIME TRANSPORT
CONTAINER TRACKING
CHOISIR MON ITINERAIRE
INLAND TRANSPORT
FIND

MARFRET
COMPAGNIE MARITIME

www.marfret.fr

DAL MONDO

31



il messaggero marittimo febbraio 2023

MSC SI ESPANDE ANCHE NEL SETTORE DEI RIMORCHIATORI

Dopo l'acquisizione della Rimorchiatori Mediterranei, l'alleanza strategica con gli spagnoli di Bcm



GINEVRA – Msc ha chiuso un'alleanza strategica con la compagnia armatoriale spagnola Boluda Corporación Marítima (Bcm), un 'player' chiave nel settore dei rimorchiatori portuali visto che ha la flotta più numerosa di questo tipo di unità (circa 400), con gli iberici che rappresentano quindi il secondo operatore mondiale attivo in Africa Occidentale, Centro-Sud America e l'area delle isole caraibiche. Una mossa che si va ad aggiungere a quella già finalizzata mesi addietro, con l'acquisizione di Aponte della genovese Rimorchiatori Mediterranei, un soggetto per niente secondario nel panorama di riferimento visto che si tratta terzo gruppo per unità in flotta a livello globale: ben 170 mezzi, operativi in Italia e nel resto del Mediterraneo.

Su Il Corriere della Sera del 3 Febbraio, si racconta infatti come il colosso dello shipping italo-svizzero abbia stretto una partnership con l'armatore Vicente Boluda Fos operando "un'articolata operazione di conferimenti e aumenti di capitale"

per entrare "con una quota rilevante in Boluda Towage". Quella che ad oggi è un'indiscrezione di settore, visto che non è stato diramato alcun comunicato ufficiale, viene raccontato da Il Corriere: "l'atto più recente (12 Gennaio) è stato il conferimento della MedTug, l'azienda dei rimorchiatori di Msc, nella società Boluda Towage, in cambio di azioni. In pratica l'intesa, pur nelle rispettive ampie autonomie operative e gestionali, crea il polo numero uno al mondo con circa 600 rimorchiatori, superando di slancio la danese Svitser (A.P.Moller-Maersk) che ne ha 440". Dopo aver scalzato Maersk dal primato per il trasporto marittimo tra i cargo, ecco quindi un altro colpo inferto da Mediterranean Shipping Company alla vecchia leadership della concorrente danese. Un business sempre più integrato e verticale quello messo in campo da Msc, tra il tradizionale servizio di trasporto marittimo (sia merci, sia passeggeri con il crocierismo) e quelli di assistenza tecnica e nautica in porto.

GRIMALDI SI ALLARGA NEL PORTO DI AMSTERDAM

La controllata ATM acquisisce asset strategici e una concessione di vent'anni



NAPOLI – La crescita del Gruppo Grimaldi non si ferma. Cresce la flotta, con gli ultimi ordini di car carrier, quindici in totale in meno di tre mesi, e cresce anche l'espansione nei porti con l'acquisizione di asset strategici ed una concessione portuale della durata di venti anni nel porto di Amsterdam.

L'operazione si è conclusa attraverso la società controllata Amsterdam Multipurpose Terminal (AMT).

Acquistati dalla società EMA, gli asset si trovano nella zona Amerikahaven del porto della capitale olandese, una superficie di oltre 200.000 metri quadri che include aree di stoccaggio, magazzini ed aree logistiche ad essi adiacenti, nonché due banchine.

La prima è lunga circa 500 metri, ed è dedicata alle navi impiegate su rotte deep sea, la seconda, di circa 300 metri, riservata all'ormeggio di unità che servono collegamenti short sea.

Il Gruppo partenopeo detiene una partecipazione dell'80% di AMT, nuova società terminalistica nata in occasione dell'acquisizione del terminal nel porto di Amsterdam, con il restante 20% in possesso di TMA Holding, società olandese operante nel settore della logistica con vasta esperienza nella gestione di terminal e magazzini.

"L'investimento nel terminal portuale indica la volontà del Gruppo di consolidare la propria posizione nel porto di Amsterdam", ha affermato Guido Grimaldi, presidente di AMT.

“Punteremo a facilitare lo sviluppo dello scalo, migliorando i servizi offerti al mercato e alle imprese olandesi, sfruttandone e valorizzandone il grande potenziale di snodo logistico multimodale, grazie alle numerose connessioni stradali, ferroviarie, marittime e fluviali da e per il resto del Nord Europa”.

Il Gruppo opera nel porto olandese da più di 25 anni con collegamenti deep sea e oggi lo scalo è parte del servizio Central Express, che collega regolarmente il Nord Europa all’Africa Occidentale per il trasporto di rotabili, container, general e project cargo.

Oltre ad essere un porto estremamente rilevante per le esportazioni di cacao dal continente africano verso l’Europa, il Gruppo Grimaldi mira a sfruttare al meglio la posizione strategica di Amsterdam, trasformandolo in porta d’ingresso per le importazioni di veicoli nuovi, nonché per la loro distribuzione in Nord Europa.



LA DISCESA DEI NOLI MARITTIMI DEI CONTAINER È SOLO ALL'INIZIO?

Le previsioni negative del colosso Maersk si stanno avverando, partendo dai costi 'spot' per arrivare al ribasso dei contratti



35

il messaggero marittimo febbraio 2023

COPENAGHEN – Il calo di prezzo dei noli marittimi e la contemporanea e parallela diminuzione dei volumi di container trasportati ha spinto il colosso danese dello shipping Moller Maersk ad annunciare previsioni al ribasso per il 2023, come già peraltro avevamo scritto nel Novembre scorso. Già il quarto trimestre del 2022 era stato di segno negativo, malgrado un risultato da record per quanto concerne l'intero anno 2022 dovuto a valori record delle tariffe dei noli (costo medio per un container da 40 piedi, FEU, 4628 dollari, 40% in più rispetto all'anno precedente). Nell'ultimo esercizio, il secondo operatore mondiale per quello che concerne il trasporto di contenitori, aveva infatti totalizzato un aumento del 63% dell'utile netto, pari a 27,211 miliardi di euro, con ricavi a quota 81,53 miliardi di dollari, + 32% sul 2021.



Non ingannino però queste statistiche mai registrate, visto che in realtà i volumi delle merci trasportate via mare da Maersk erano già in diminuzione dell'8,9%, scesi a 11,92 milioni di Feu: "un dato inferiore non solo a quello del 2021 ma anche a quelli del 2020, quando erano stati movimentati 12,63 milioni di Feu, e del 2019, quando il gruppo aveva ottenuto il record di 13,3 milioni di Feu" racconta Il Sole 24 Ore del 9 Febbraio. "Già nei risultati del quarto trimestre 2022, si percepisce quanto abbia pesato sui conti il ridimensionamento del prezzo dei noli, unito al calo dei volumi determinato dalla caduta della domanda globale". Si scopre così che nel periodo Maersk ha avuto profitti per 4,95 miliardi di dollari, rispetto ai 6,09 miliardi dello stesso trimestre del 2021. In calo anche i ricavi, crollati a 17,8 miliardi, il -3,7% in meno sul terzo trimestre 2021.

Si profilano all'orizzonte quindi ricadute anche più pesanti del previsto sui bilanci degli armatori. I noli sul mercato spot sono già andati in picchiata dall'estate 2022, solitamente il resto delle tariffe a seguito delle ricontrattazioni tendono ad allinearsi a queste quote con quasi un anno di ritardo. "A livello globale i principali indici, come quelli di Drewry o di Freight, si sono riportati intorno a 2mila dollari per Feu, meno di un quinto rispetto ai valori record di fine 2021, al picco della crisi, quando erano volati oltre 10mila dollari. L'attuale livello sarebbe ancora più basso se non fosse per l'anomalia della rotta transatlantica, surriscaldata nei mesi scorsi da un boom di esportazioni europee negli Stati Uniti, a sua volta favorito dal dollaro forte. Ma anche qui gli esperti si aspettano una normalizzazione, simile a quella avvenuta altrove e in particolare in Asia, dove i noli verso Usa ed Europa (le rotte che si erano intasate di più, diventando carissime) sono già a livelli pre Covid" si legge nell'articolo a firma di Sissi Bellomo. Un calo ulteriore che potrebbe venire provocato anche dall'eccesso di offerta di capacità di trasporto, con tante navi portacontainer di nuova generazione già ordinate dagli armatori negli anni passati e che stanno uscendo, o sono comunque in procinto di

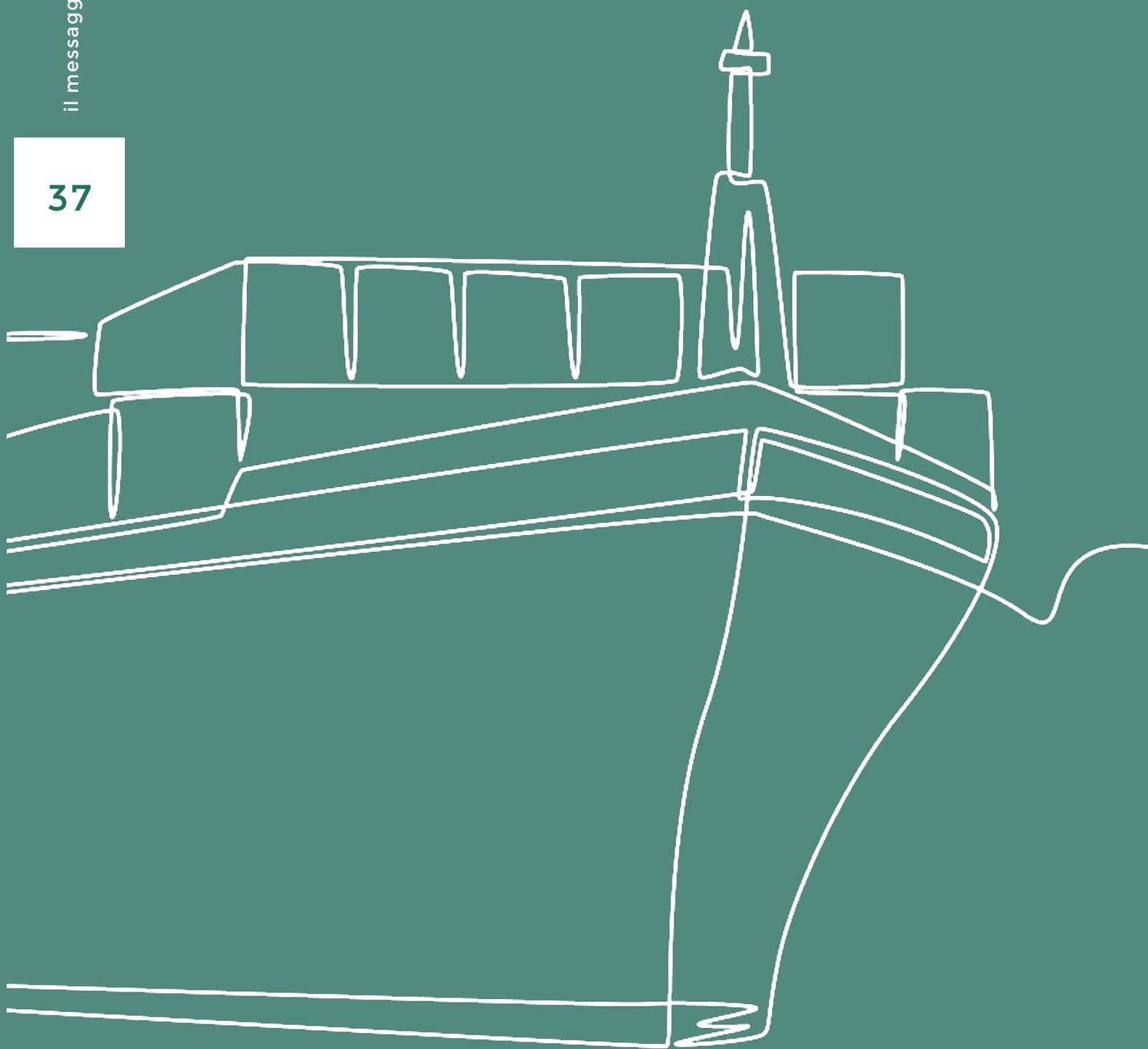
farlo nei prossimi mesi, dai cantieri navali. La capacità è destinata a crescere addirittura del 29% a breve ossia di circa 7,5 milioni di TEUs: questa la stima di Alphaliner.



il messaggero marittimo febbraio 2023

I PORTI

37



LO “STRETTO GREEN”: IL PROGETTO PER I PORTI

Sarà necessario un fabbisogno complessivo di potenza pari a circa 45 MVA



MESSINA – La trasformazione “green” dei porti italiani corre. Lo fa anche al Sud con i porti dello Stretto che annunciano la pubblicazione da parte di Invitalia, a cui sono state affidate le funzioni di centrale di committenza, della gara per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione delle opere per l’elettrificazione delle banchine dei porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo.

Le caratteristiche di questi

scali, inseriti all’interno delle città, e la particolare tipologia di traffici presenti rendono indicata l’implementazione di un sistema On-Shore Power Supply per alimentare elettricamente le navi in sosta.

Lo studio e il progetto di fattibilità, affidati e svolti negli scorsi due anni, hanno permesso di definire in maniera puntuale gli elementi di natura tecnico-economica alla base dei successivi livelli di progettazione che adesso

possono essere affidati tramite la gara in corso di pubblicazione.

Dopo l’obbligatoria redazione del Documento Energetico ed Ambientale del Sistema portuale, che ha delineato le strategie e le iniziative di breve e medio-lungo termine dell’AdSp in materia di sostenibilità energetica ed ambientale, l’Ente inizia così concretamente la trasformazione ecologica dei porti di competenza, partendo da



ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

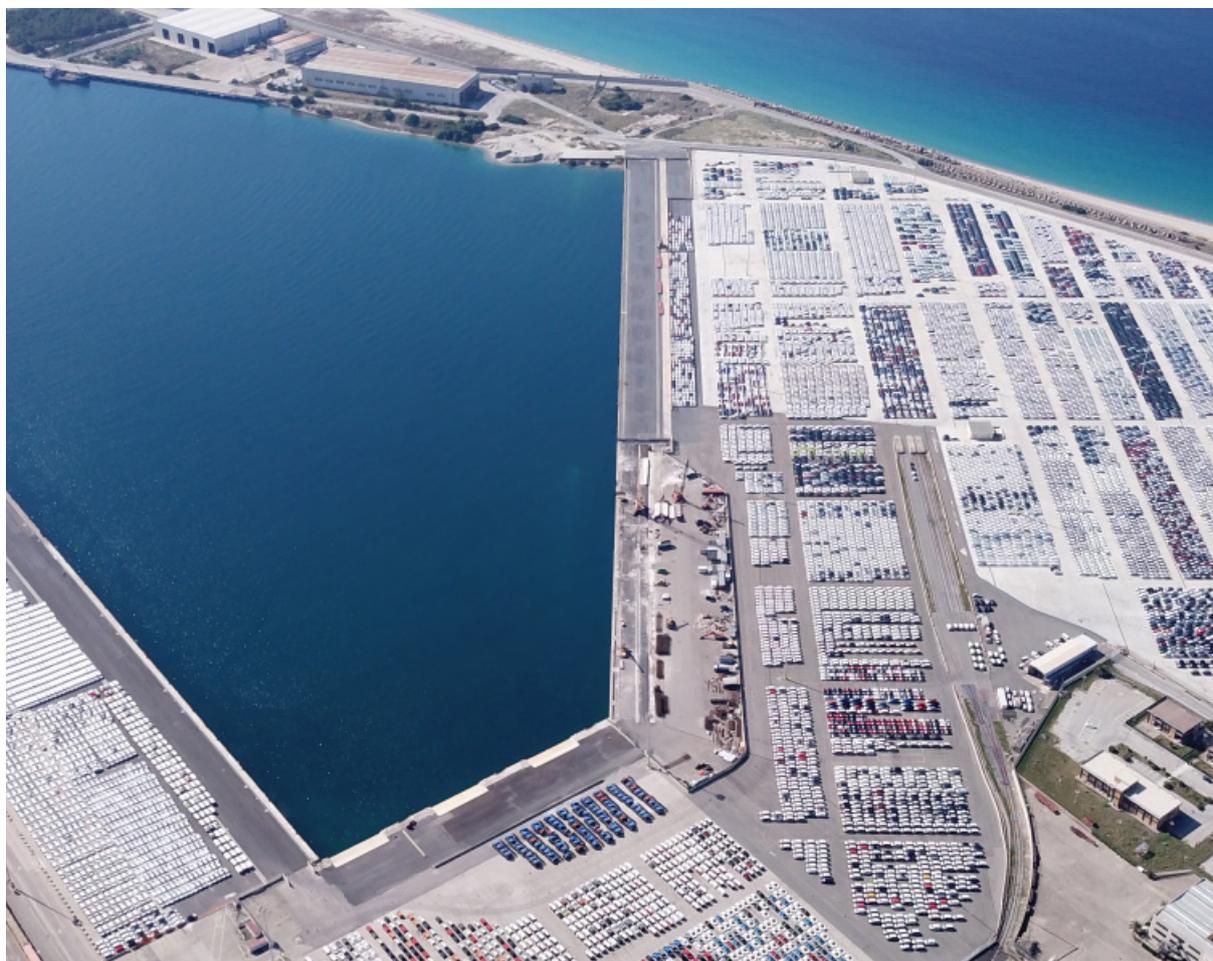
questo significativo intervento che si inquadra in un più ampio progetto di efficientamento energetico denominato "Stretto Green". L'importo complessivo è di 23 milioni e 200 mila euro, 20 milioni concessi all'AdSp nell'ambito del Piano Nazionale Complementare.

Gli studi hanno ipotizzato che per i tre porti da elettrificare sia necessario un fabbisogno complessivo di potenza pari a circa 45 MVA. Per il porto di Messina è prevista l'elettificazione di tutte le banchine del porto storico con la possibilità di alimentare anche le navi da crociera; la potenza complessiva sarà di circa 22 MVA ed è stata già considerata la possibilità di aumentare tale potenza. A Reggio Calabria saranno elettrificate invece le Banchine di Levante e il Molo Eolie, con una potenza disponibile pari a circa 19 MVA, da destinare anche alle navi da crociera.

Per il porto di Milazzo, caratterizzato da una tipologia di naviglio più piccolo e molto diversificato, l'elettificazione interesserà quasi tutte le banchine ma con potenze complessive minori, pari a circa 4,4 MVA.

L'AdSp ha avviato anche interlocuzioni a livello nazionale con il distributore della rete elettrica per rendere disponibili le potenze richieste.

"Siamo soddisfatti di portare in gara, tra le prime AdSp in Italia, un PFTF molto approfondito e dotato di tutte le autorizzazioni che permetterà di avviare presto e bene i lavori di elettrificazione delle banchine portuali, consentendo di far trovare pronti anche i porti dello Stretto rispetto alle nuove direttive europee per la decarbonizzazione del traffico marittimo e la riduzione delle emissioni climalteranti" sottolinea il presidente Mario Mega.



TRA DUE ANNI IL NUOVO TERMINAL PASSEGGERI A BARI

Assegnata la gara, i lavori saranno consegnati entro Febbraio



BARI – Il porto di Bari si prepara ad accogliere un nuovo terminal sulla banchina 10.

L'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico meridionale ha infatti aggiudicato la gara al "Consorzio fra Cooperative di Produzione e Lavoro-Cons. Coop.-Società cooperativa" che effettuerà i lavori, per un importo complessivo di contratto di quasi 8 milioni di euro.

Sette aziende avevano partecipato alla gara aperta telematica, con applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo.

Ora l'appalto consiste nell'esecuzione di lavori, sulla scorta del progetto esecutivo,

per la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri per navi da crociera e traghetti che andrà a sostituire le strutture tensostatiche e un prefabbricato leggero attualmente in funzione; nonché per la sistemazione delle aree esterne di pertinenza dello stesso terminal, sulla banchina 10, Molo di Ponente del porto di Bari.

I lavori saranno consegnati entro Febbraio per essere completati in 600 giorni naturali e consecutivi successivi alla data del verbale di consegna.

Questo significa che tra circa due anni, Bari disporrà di una struttura all'avanguardia che coprirà un'area di circa 3.000 metri quadri e si distinguerà per la sua versatilità.

Oltre ad accogliere passeggeri e crocieristi, infatti, in occasione di eventi, conferenze e incontri il terminal potrà rapidamente cambiare funzione, grazie alla vasta area di attesa che si trasformerà in un contenitore polifunzionale, accogliente e dotato di tecnologie avanzate. La superficie di copertura attrezzata, inoltre, rappresenterà una quinta facciata del complesso.



Il progetto, sviluppato dall'AdSp, prevede l'utilizzo di materiali e tecniche all'avanguardia per garantire l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale, in linea con i principi dell'architettura bioclimatica, finalizzati a sfruttare al massimo le condizioni ambientali naturali, come l'orientamento, la ventilazione, l'illuminazione e il microclima per ottenere un confort abitativo ottimale e ridurre al minimo il consumo energetico. L'obiettivo è creare un edificio che, oltre ad essere estremamente performante, sia in armonia con l'ambiente circostante e sostenibile dal punto di vista energetico.



“La straordinaria sinergia istituzionale e la volontà di dotare Bari di una struttura di accoglienza turistica adeguata, moderna, dinamica ed ecosostenibile hanno dato le ali ad una procedura complessa e impegnativa” è il commento del presidente dell'ente portuale Ugo Patroni Griffi.

“Immagino gli effetti straordinari che la sua presenza produrrà in porto e sul territorio. Se già oggi, infatti, con tensostrutture e prefabbricati siamo stati in grado di fare di Bari il terzo porto scelto dai crocieristi in Italia, una volta realizzato il nuovo terminal, la curva avrà un'impennata esponenziale”.

“Con l'aggiudicazione della procedura di evidenza pubblica in tempi record si suggella un ottimo esempio di collaborazione istituzionale tra Regione, Comune e Autorità di Sistema” sottolinea il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano.

L'opera è infatti parzialmente finanziata dalla Regione Puglia, a seguito di un protocollo di intesa sottoscritto nel Gennaio 2019, per oltre 4 milioni di euro di risorse derivanti dal Programma Interreg IV-A Grecia-Italia 2007/2013, relative ai progetti retrospettivi “CITIZEN CARE” e “CSP”.

AFFIDATI I LAVORI PER IL MOLO DI LEVANTE AL PORTO DI CATANIA

Ci vorranno 75 milioni di euro e 120 giorni per la progettazione più 900 per la realizzazione



CATANIA – Affidata presso l'UTP dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale, la progettazione esecutiva e dei lavori di consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata del porto di Catania.

A porre la firma sono stati la stessa AdSp con il presidente Francesco di Sarcina, il Consorzio Stabile Grandi Lavori Scrl, l'Ati mandataria, Duomi srl e Rina Check Srl.

Il presidente ha posto i propri saluti per lasciare poi la parola al Responsabile unico del procedimento, Riccardo Lentini, che ha fatto una panoramica sui contenuti del verbale di consegna del servizio di progettazione esecutiva, sullo stato attuale della diga e sul cronoprogramma delle attività.

È stata poi la volta dell'intervento del progettista

Guglielmo Migliorino, rappresentante della Duomi, che ha illustrato dettagliatamente la tipologia di lavori che verranno effettuati descrivendone gli interventi principali: la ricarica ed il rafforzamento della diga foranea, il completamento della testata e la sistemazione della passeggiata.

Si è poi proseguito parlando dell'importo dell'opera che è di 75 milioni di euro e del-

la sua durata, 120 giorni per la progettazione più 900 per la realizzazione.

Al completamento dell'opera la diga foranea assumerà oltre al naturale ruolo di opera di difesa, anche quello più funzionale e socialmente utile alla vivibilità del porto e allo sviluppo turistico e di interazione porto-città.

L'ADSP FA SISTEMA CON INTERPORTO VESPUCCI, TDT E LIVORNO REFEER AL FRUIT LOGISTICA

Alla fiera internazionale dell'ortofruitticolo a Berlino, in vetrina una Cold Chain integrata e tutta labronica



LIVORNO – Un Sistema da promuovere, progetti da sviluppare e una posizione di rilievo da difendere. Il porto di Livorno che si è presentato a Berlino al Fruit Logistica – la principale fiera del settore ortofruitticolo – ha messo in vetrina un modello organizzativo vincente le cui possibilità

di crescita sono straordinariamente ampie. A certificarlo, innanzitutto, i numeri: la percentuale di container reefer imbarcati e sbarcati dallo scalo portuale è aumentata costantemente dal 2019 a oggi. Nel 2022, sono stati movimentati oltre 29.000 contenitori frigo, l'11% di tutti i container pie-

ni transitati dalle banchine del porto. Il 65% di questi contenitori è stato caricato o scaricato presso il Terminal Darsena Toscana, vero e proprio hub logistico e punto di riferimento nella cosiddetta catena del freddo, con più di 890 prese per lo stoccaggio dei reefer, di cui 80 in area di ispezione.

Il terminal Livorno Reefer (LR), sul canale industriale, che si estende su una superficie di 30mila mq di cui 11mila di magazzino refrigerato, è l'altro pezzo strategico della filiera ortofrutticola livornese.

Assieme a TDT e all'Interporto Vespucci, che ospita 4.500 metri quadrati di magazzini frigo per l'ortofrutta, più altri 2000 mq dedicati al prodotto fresco e surgelato, rappresenta un Sistema pienamente integrato in grado di adattarsi sempre di più ai continui cambiamenti e alle nuove sfide della transizione sostenibile, della trasformazione digitale e dell'integrazione di sistema.

Pianificazione automatica dei flussi di merce a piazzale; automatizzazione delle attività a banchina (con l'installazione dell'Optical Character Recognition sulle gru); monitoraggio delle attività di checking da remoto, fast lane per il ritiro dei prodotti ortofrutticoli, sistema facilitato di gate in e gate out della merce grazie alla piena integrazione digitale tra l'applicativo per la gestione automatica delle autorizzazioni all'entrata/uscita dei mezzi pesanti presso i varchi portuali (il GTS3) e la piattaforma di semplificazione delle procedure di importazione, esportazione e rilascio della merce dal terminal (il TPCS). Tutto questo è la "Livorno Cold Chain".

"A Berlino ci siamo presentati come una realtà perfettamente integrata" ha dichiarato il direttore commerciale di TDT, Beppe Caleo, a margine dell'evento di presentazione del network livornese, organizzato sotto la regia dell'Autorità di Sistema portuale



del mar Tirreno settentrionale. "In questi anni abbiamo sostenuto non pochi investimenti per rendere più efficiente e sicuro il nostro terminal, arrivando a rinnovare completamente le procedure e le automazioni in piazzale e a banchina e ad accelerare in modo significativo le operazioni di gate out. Oggi il 77% dei container reefer in import viene visitato dai soggetti competenti entro le 48 ore successive dallo sbarco. Con un dwell time così basso, siamo in grado di inviare la merce in tempi rapidi".

Ma è tutto il sistema a garantire ottime performance, fornendo un insieme di servizi end-to-end in grado di coprire l'intero processo logistico e di favorire la gestione della supply chain in qualsiasi blocco della catena del freddo, in qualsiasi funzione e in qualsiasi luogo.





L'Interporto Amerigo Vespucci ha da questo punto di vista un ruolo strategico nella filiera ortofrutticola anche perché il porto non finisce con i moli: "L'integrazione di Sistema aiuta il porto e l'interporto a crescere, offrendo servizi e spazi aggiuntivi a quelli disponibili nei terminal" ha detto l'amministratore delegato della realtà interportuale, Raffaello Cioni. Nel biennio, l'interporto punta a raddoppiare la sua rete di magazzini dedicati al freddo.

A Marzo sarà pienamente operativa la nuova facility da 3000 posti pallet mentre a breve l'Autorità di Sistema riceverà dal Ministero dell'Agricoltura 14 milioni di euro, di cui 10 a valere sui fondi del PNRR, da utilizzare in quota parte per la costruzione di un'altra struttura da 2000 mq.

"Saremo presto in grado di fornire strutture altamente specializzate (le temperature raggiungono meno 31 gradi) che presentano un buon potenziale di crescita relativo al mercato dei prodotti surgelati" ha aggiunto Cioni, sottolineando che "l'interporto sta diventando sempre di più una piattaforma logistica avanzata pienamente integrata con un sistema di trasporto intermodale e con aree nelle quali è possibile dare un valore aggiunto alle semplici operazioni di carico e scarico delle merci".

Il porto di Livorno presenta quindi buoni margini di crescita nel mercato dei prodotti reefer. Ne è convinto anche il presidente del Livorno Reefer, Enzo Raugi: "Nel 2022 abbiamo movimentato 6000 container frigo e contiamo di acquisire nuovi traffici grazie agli elevati standard qualitativi dell'offerta nella quale è vincente la sinergia tra i vari anelli della catena".

Una sinergia che caratterizza la rilevanza di Livorno in un mercato che nel 2021 ha raggiunto a livello nazionale un valore della produzione di 14 miliardi di euro. "La volontà di rafforzare il posizionamento del nodo logistico dell'Alto Tirreno nella filiera del freddo ha spinto i diversi attori della filiera locale ad operare sinergicamente sul territorio e a costruire qualcosa di inedito che non molte altre realtà hanno" ha dichiarato il dirigente promozione dell'Ente portuale, Claudio Capuano.

"L'interesse che Livorno ha suscitato qui al Fruit Logistica dimostra che stiamo andando nella direzione giusta. Abbiamo ben chiaro quale sia il potenziale del nostro territorio per questo mercato e puntiamo ad implementare ulteriormente la nostra offerta nel prossimo futuro".

MUSOLINO È IL PRESIDENTE DI MEDPORTS

“È un grande onore e una grande responsabilità”



CIVITAVECCHIA – Pino Musolino è il nuovo presidente di Medports. I membri dell'associazione dei porti del Mediterraneo, 25 Autorità portuali in tutto, hanno votato durante l'assemblea generale di Tunisi, all'unanimità, il nome del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale.

Jordi Torrent del Porto di Barcellona è stato scelto invece come nuovo segretario generale.

Sotto la loro guida, si legge sul sito di Medports, “l'associazione continuerà a creare valore per i membri e continuerà a crescere affrontando le sfide condivise sviluppando soluzioni per un futuro migliore e più pacifico per l'industria marittima nel Mediterraneo”.

“È un grande onore -ha detto Musolino- essere eletto con un sostegno così esteso dai miei colleghi ed esperti provenienti da tutto il Mediterraneo in un momento che lo rivede protagonista.

Rappresentare tanti porti e tante realtà differenti, a livello internazionale è una grande responsabilità.

Cercherò di dimostrarmi all'altezza di questo nuovo, ulteriore, incarico con la passione e l'entusiasmo con cui affronto le sfide nella mia vita, lavorando per sostenere la realizzazione di un Mediterraneo più forte e più "piccolo", dove i porti siano al centro dello sviluppo, magari rappresentando anche un sistema portuale italiano che possa, con autorevolezza, essere al centro dello stesso, non solo geograficamente".

L'impegno del neo-presidente è quello di rafforzare la cooperazione tra i membri ed espandere il numero di membri nel prossimo futuro perchè un'associazione come Medports, ha aggiunto, rappresenta una significativa opportunità per crescere e condividere le migliori pratiche e per stabilire una cooperazione più forte tra i porti del Mediterraneo.

Al presidente Musolino è arrivato anche

il messaggio di congratulazioni del presidente di Assoportori Rodolfo Giampieri: "La presidenza di Medports all'Italia rappresenta un ulteriore tassello importante per la portualità del nostro Paese e conferma il ruolo centrale e decisivo che l'Italia dei porti sta svolgendo nel mar Mediterraneo, un mare che assume un valore sempre più strategico. Questa presidenza si aggiunge a quella già ottenuta in sede ESPO quale conferma della rilevanza strategica del nostro Paese in campo internazionale."

"Considerata l'esperienza e la stima reciproca con il nuovo presidente di Medports -commenta Mauro Rotelli, presidente della Commissione Ambiente, Infrastrutture e Territorio della Camera dei Deputati- faccio le mie più vive congratulazioni e un grande in bocca al lupo a Pino Musolino per il grande risultato raggiunto oggi".



SU LA SPEZIA E CARRARA INVESTIMENTI PER 682 MILIONI

Il segretario generale Federica Montaresi ce ne dice di più



LA SPEZIA – Nei prossimi anni La Spezia e Marina di Carrara, i porti dell’AdSp del mar Ligure orientale, saranno al centro di investimenti, pubblici e privati, per un totale di circa 682 milioni di euro.

Lo conferma il segretario generale Federica Montaresi, di ritorno dalla fiera di Berlino Fruit Logistica.

Qui l’Authority si è presentata insieme a Regione Liguria e Gruppo Tarros, operativo nel porto ligure, e specializzato in spedizioni di merci agroalimentari in particolare verso il Nord Africa.

“Abbiamo presentato questi futuri investimenti che fanno parte dei nostri progetti di sviluppo, in partnership con il Gruppo Tarros”.

Ma l'AdSp investe ormai da tempo anche in un altro settore: quello dell'innovazione. Ultimo in ordine di tempo è il lancio del Sudoco, lo Sportello unico doganale che insieme all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha permesso di velocizzare le procedure dal retroporto di Santo Stefano Magra.

"Abbiamo esteso il Port community system, abbiamo lavorato su nuove tecnologie per la logistica e la portualità in generale con l'uso di droni, intelligenza artificiale, digital twin... innovazioni che facilitano e supportano tutte le attività".

Nel tema "tecnologia" rientra anche quello della cybersecurity, che fino a qualche anno fa non sembrava coinvolgere le AdSp: "Già da tempo abbiamo iniziato un lavoro di formazione del personale, ma anche operatori e gestori dei servizi per accrescere la conoscenza su questo aspetto che è poco studiato nel settore marittimo portuale" spiega la Montaresi.

"Insieme alla crescita delle competenze in materia ci siamo adoperati per rafforzare la rete e i sistemi che utilizziamo, per affrontare un pericolo che potremmo avere "in casa", ancora poco noto".



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MAERSK SHEKOU	309W	8/3		2/3	5/3	10/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC TIANJIN	ME310W	15/3		9/3	12/3	17/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC CANDICE	ME311W	22/3		16/3	19/3	18/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC JEONGMIN	ME312W	29/3		23/3	26/3	25/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
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 SENA	CX309A			1/3	3/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MALENA	CX310A			8/3	10/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC TAMARA	CX311A			15/3	17/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		TBN	CX312A			22/3	24/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
Turkey/Greece to USA - Diretto su Boston e Philadelphia	2 BIS	MSC ZLATA R.	MX308A				6/3					
		GSL LALO	MX309A				13/3					
		MSC ELLEN	MX310A				20/3					
		MSC ANAHITA	MX311A				27/3					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
SALERNO // New Tyrrhenian Shuttle **** in t/s to Gioia Tauro	3	MSC HAITI II	YY309R			7/3						
		MSC HAITI II	YY310R			14/3						
		MSC HAITI II	YY311R			21/3						
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" MESSICO - Servizio Diretto: Veracruz, Altamira (e prosezioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades) CANADA da Napoli(servizio via Valencia) - Montreal (e prosezioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC PAMELA	MF309W			27/2	21/2	24/2	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		NORTHERN MAGNUM	310W			6/3	28/2	3/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MAERSK SERANGOON	311W			13/3	7/3	10/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
		MAERSK PUELO	312W			20/3	14/3	17/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC NEW HAVEN	MF313W			27/3	21/3	24/3	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni:sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA WEST COAST Servizio diretto: Long Beach, Oakland, Seattle - 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, Rep.dom: Rio Haina, Cuba: Mariel, (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana:Georgetown, Suriname:Paramaribo, Barbados:Bridgetown, // Reefer in "Cold Treatment"	5	MSC YASHI B	MC309A			3/3	26/2		1/3	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC CARLOTTA	MC310A			10/3	5/3		8/3	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC JULIE	MC311A			17/3	12/3		15/3			
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezioni interne)		MSC MELINE	MC312A			24/3	19/3		22/3	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
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 prosezioni interne)	6	MSC MAUREEN	NL308R			4/3	3/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC YOKOHAMA	NL309R			10/3	9/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ARCHIMIDIS	NL310R			17/3	16/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC VANCOUVER	NL311R			24/3	23/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosezioni interne)	7	MSC BHAVYA	CI310A			7/3	8/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC NURIA	CI311A			14/3	15/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ROSSELLA	CI312A			21/3	22/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ALYSSA	CI313A			28/3	29/3		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



PER	NAVE	VOY	DA	SP	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm all Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezuzioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salalah = Hamad	14	MSC MICHELLE	FJ307E	-----	Ji Serv.	16	2/3	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan		MSC AMBRA	FJ303W	-----			2/3	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omeazaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama		MSC MIA	FJ308E	-----			5/3	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe		MSC AMELIA	FJ309E	-----			9/3	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Dubai ,Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar)	14 bis	MSC LEO VI	IM309R	7/3	Vedi Serv.	16	---	28/2	Ji Serv.	Ji Serv.	Ji Serv.
ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (Via Sin)		MSC FREEPORT	IM310R	13/3			---	7/3	Ji Serv.	vedi serv. 19	vedi serv. 19
SUD-EST ASIATICO - via Singapore, Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou)		MSC TOPAZ	IM311R	25/3			---	14/3	Ji Serv.	vedi serv. 19	vedi serv. 19
JAPAN - via Singapore, Yokohama, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka		MSC VERACRUZ	IM312R	28/3			---	21/3	Ji Serv.	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	15	KANTATA	YA308A	26/2				vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC LENA F	YA309A	5/3				vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		KANTATA	YA310A	12/3				vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC LENA F	YA311A	19/3				vedi serv. 2	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
MAROCCO - Casablanca	16	MSC GRENADA III	YM308A	25/2				vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC PALATIUM	YM309A	4/3				vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC TASMANIA	YM310A	11/3				vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
		MSC PALATIUM	YM311A	18/3				vedi servizio 1	vedi serv. 5	vedi servizio 19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	17				vedi servizio 12			7e8			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	18	MSC RACHELE	IM308R	27/2	24/2	28/2		vedi serv. 4			
		MSC CORUNA	MT308A	6/3	3/3	7/3		vedi serv. 4			
		MSC SANDRA	MT309A	13/3	10/3	14/3		vedi serv. 4			
		MSC SHAULA	MT310A	20/3	17/3	21/3		vedi serv. 4			
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO											
	19	MSC MIA SUMMER	AE308A	28/2	27/2				26/2		
		MSC MARYLENA	AE309A	7/3	6/3				5/3		HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC MIA SUMMMER	AE310A	14/3	13/3				12/3		
		TBN	AC308A					27/2	1/3		
		MSC ANTWERP III	AC309A					6/3	8/3		EVYAP, TEKIRDAG, COSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC JENNY II	AC310A					13/3	15/3		
		MSC ESHA F	AV308A	26/2	23/2				25/2		
		MSC BELLE	AV310A	5/3	2/3				4/3		ZMR, MERSIN, HAIFA, ASHDOD, ALEXANDRIA, DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC SHEILA	AV311A	12/3	9/3				11/3		
		MSC NILGUN	AB306A	25/2					26/2	1/3	
		MSC JEMIMA	AB307A	4/3					5/3	8/3	PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID, WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC MASHA 3	AB308A		11/3				12/3	15/3	
		MSC AMANDA	AY308R	24/2						19/2	BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC AMANDA	AY309R	3/3						26/2	
		MAERSK CANDOR	307E						27/2		SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALLAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
		MAERSK HALIFAX	308E						4/3		
		MAERSK HUACHO	310E						9/3		
		MED TRABZON	AS308A	25/2	27/2				24/2		
		MSC SAMSUN	AS309A	4/3	6/3				3/3		ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
		MSC TRABZON	AS310A	11/3	13/3				10/3		
	LUEBECK	AA308A	24/2	24/2				23/2			
	MSC MASHA 3	AA309A	3/3	3/3				2/3		PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	SPIRIT OF CHENNAI	AA310A	10/3	10/3				9/3			

PARTENZE



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>