



ASSOPORTI e SRM pubblicano “Port Infographics” Statistiche e dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità

**“Port Infographics” 2024 : scenari internazionali e nazionali, grandi rotte,
trend e analisi dei modelli green, le previsioni di lungo periodo**

PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

- 360 milioni di tonnellate movimentate al III trim 2023 (lieve calo del 3% rispetto al III del 2022);

- Il Ro-Ro in crescita (+0,6%), calano container, rinfuse solide e liquide; - Ottime performance per passeggeri e crociere (+16,4% e +54,4%); - Il 37% dell'import export italiano nei primi 9 mesi del 2023 (254 miliardi di euro) è trasportato via mare; nel 2003 la quota era del 29%.

DINAMICHE DEGLI SCENARI INTERNAZIONALI

- Realizzato uno Speciale Mar Rosso con tutti i dati sul canale di Suez ed un confronto dei grandi canali (Suez-Panama);

- Tempi di attesa in porto delle navi: Italia ancora con un gap da colmare rispetto ai competitori esteri: 4,5 giorni medi di attesa per una nave rinfusiera contro 1,5 dei Paesi Bassi;

- Cina e Stati Uniti si confermano primi partner italiani rispettivamente per importazioni ed esportazioni marittime.

SOSTENIBILITÀ E GREEN PORT

- Il 49% del tonnellaggio attualmente in ordine nei cantieri navali è alimentato a combustibili alternativi;

- Al 2030 il 23% della flotta navale complessiva in acqua sarà alimentata a carburante alternativo;

- Il 40% delle navi ordinate nel 2023 andrà a GNL ed il 24% a metanolo;

- L' Italia sulla strada della decarbonizzazione dello shipping: 126 navi sulle 145 totali ordinate dagli armatori italiani ai cantieri nazionali ed esteri prevedono carburanti alternativi.

Napoli, Roma, 2 febbraio 2024 - "Port Infographics": continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoport, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che realizzano una pubblicazione che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale.

Attraverso l'uso di grafici e infografiche, con una nuova veste editoriale, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale.

Il Rapporto contiene in anteprima esclusiva tutti i dati ufficiali dei porti italiani al III trimestre 2023.

Approfondimenti sono rivolti agli ultimi accadimenti che stanno caratterizzando il panorama geopolitico coinvolgendo anche il nostro Paese, ed alle performance portuali.

È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi.

Il Presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, ha commentato: *"Da tempo Assoport sta lanciando messaggi e portando avanti idee rivolte a far comprendere in modo forte quanto i nostri scali abbiano non solo un'importanza commerciale, turistica e occupazionale ma anche quanto essi possano dare al nostro Paese in termini di competitività nel Mediterraneo. L'incertezza geopolitica ed economica permane, prevalentemente legata alla durata delle guerre. L'invito forte va alle diplomazie per riuscire a trovare una soluzione e tornare il prima possibile alla normalità. La collaborazione con SRM ci permette di coniugare le conoscenze che abbiamo come Associazione dei Porti Italiani con quelle di un Centro Studi specializzato che ha la sua forza proprio nelle analisi del settore marittimo e portuale, perché per decidere qualsiasi strategia bisogna conoscere il quadro di riferimento"*

Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: *"Il trasporto marittimo e la portualità vivono un momento geopolitico complesso connesso alla situazione che stiamo vivendo nel Canale di Suez, ma anche denso di sfide ed opportunità; si ravvisa quanto mai l'esigenza da parte degli operatori di avere informazioni e dati per interpretare e conoscere al meglio i fenomeni in atto. L'obiettivo che ci siamo proposti da tempo, insieme ad Assoport, è proprio quello di avere un outlook periodico che possa essere un valido strumento di supporto ai protagonisti della filiera logistica e manifatturiera"*

L'Italia ha enormi opportunità di sviluppo dell'eolico galleggiante, per contribuire alla decarbonizzazione e creare valore per l'industria

Presentato oggi lo Studio Strategico della Community Floating Offshore Wind, un'iniziativa di The European House - Ambrosetti in collaborazione con i Partner Renantis, BlueFloat Energy, Fincantieri e Acciaierie d'Italia, che ha l'obiettivo di evidenziare il contributo dell'eolico offshore galleggiante al processo di decarbonizzazione del Paese e le opportunità di questa tecnologia per l'industria italiana e le filiere locali

Lo Studio evidenzia 10 punti di forza dell'eolico offshore galleggiante che offrono una chiave di lettura nuova rispetto a 10 convinzioni errate sul tema. Il nostro Paese è il luogo ideale per ospitare e produrre energia verde attraverso turbine galleggianti contribuendo in modo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione, con potenzialità da terzo mercato mondiale e un contributo del 60% all'intero fabbisogno

Il nostro Paese potrebbe ambire ad una posizione di leadership industriale, grazie a una già affermata filiera industriale nei settori della siderurgia e della navalmeccanica.

Inoltre, l'offshore galleggiante, per efficienza e minimizzazione dell'impatto ambientale, potrebbe avere ricadute molto positive sul territorio, contribuire all'economia e all'occupazione, creando valore per le comunità ospitanti, anche mediante compensazioni di lungo termine.

Roma, 2 febbraio 2024 - Evidenziare il contributo dell'eolico offshore galleggiante al processo di decarbonizzazione del Paese e le ricadute di questa tecnologia sull'economia italiana e le filiere locali. È questo l'obiettivo della Floating Offshore Wind Community, progetto creato da The European House - Ambrosetti in collaborazione con i Partner Renantis, BlueFloat Energy, Fincantieri e Acciaierie d'Italia. La conclusione del primo anno della Community è culminata con una tavola rotonda dove oltre 50 vertici di aziende e istituzioni si sono confrontati nella splendida cornice di Anantara, Palazzo Naiadi a Roma.

“Ci troviamo in un momento storico decisivo per la decarbonizzazione del Paese e il raggiungimento dei target di energia pulita al 2030 e al 2050. Per cogliere questa sfida, l'Italia deve fare leva sull'eolico offshore galleggiante, il quale ha un forte potenziale energetico e limitati impatti ambientali e sociali. Il sistema industriale italiano ha inoltre importanti competenze nel settore dell'acciaio e della navalmeccanica, le quali possono essere sfruttate per costruire una posizione di

leadership nel mercato globale di questa tecnologia con importanti benefici soprattutto nelle regioni del Sud. La Community ha lavorato quest'anno per creare consapevolezza sulle potenzialità di questa tecnologia verde e sull'urgenza di avviare gli investimenti, proponendo una precisa roadmap di azioni volte a dare certezza agli investitori affinché la catena del valore industriale nazionale possa organizzarsi e investire seriamente nell'eolico offshore galleggiante, generando ricadute positive sull'economia e sull'occupazione italiana", ha commentato Valerio De Molli, Managing Partner & CEO di The European House - Ambrosetti.

"Il Rapporto Strategico presentato oggi dalla Community ha il merito di evidenziare chiaramente quanto la tecnologia dell'eolico marino galleggiante sia fondamentale non solo per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione, ma anche, e direi soprattutto, in vista dell'obiettivo di rendere il Paese indipendente a livello energetico. Le sfide che abbiamo dinanzi a noi richiedono un approccio sistemico e una visione la cui parola d'ordine non può che essere una: senza tutte le varie forme di energie rinnovabili non si andrà da nessuna parte. In tale ottica lo studio della Community evidenzia l'enorme potenziale dell'eolico marino galleggiante, i cui benefici vanno ben oltre l'ambito energetico in senso stretto, presentandosi come un'opportunità di sviluppo industriale e crescita economica.

Renantis insieme con BlueFloat Energy sta sviluppando in Italia 6 parchi eolici marini galleggianti, per un investimento complessivo di 18 miliardi di euro e una capacità installata di 5.500 Megawatt. Abbiamo già investito svariati milioni di euro, a dimostrazione del fatto che crediamo nelle potenzialità del Paese. Tutto questo però non basta. Gli investitori hanno bisogno di regole chiare e affidabili, di iter autorizzativi snelli e di tempi certi. Sotto questo profilo ribadiamo con forza che è urgente che venga varato il decreto FER2, prevedendo l'indicizzazione almeno all'inflazione delle tariffe d'asta, come per altro già avviene in altri paesi europei, e nel nostro per l'eolico onshore. Renantis ha partecipato con entusiasmo alla Community; l'augurio è che questo studio rappresenti un'ulteriore opportunità di dialogo e fattiva collaborazione tra decisori politici e investitori privati", ha commentato Toni Volpe, CEO di Renantis.

"L'eolico offshore galleggiante è la tecnologia maggiormente in grado di garantire la sicurezza energetica dell'Italia, fornendo soluzioni per la decarbonizzazione su larga scala e contribuendo alla crescita economica del Paese. Il bacino del Mediterraneo è pronto per diventare hub per lo sviluppo commerciale dell'eolico offshore galleggiante, con Francia, Spagna, Italia e Grecia che stanno lavorando per sbloccare il potenziale di questa tecnologia e l'Italia che occupa una posizione strategica per sfruttarne tutte le potenzialità. In qualità di sviluppatore e leader sul mercato nella tecnologia galleggiante, BlueFloat Energy è orgogliosa di aver contribuito al Rapporto della The European House - Ambrosetti Floating Offshore Wind Community, uno studio unico nel suo genere che analizza il potenziale della tecnologia eolica offshore galleggiante nel mercato italiano. Siamo pienamente in linea con i risultati del rapporto; è necessario e imprescindibile che i decisori politici definiscano quanto prima in maniera chiara norme e tempi per lo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante. BlueFloat Energy ha lavorato duramente negli ultimi tre anni, in partnership con Renantis, per contribuire allo sviluppo di questa tecnologia in Italia e continuerà a sfruttare la sua esperienza a livello globale per garantire che l'Italia possa beneficiare

appieno dei progressi tecnologici in questo settore in così rapida evoluzione” ha affermato Carlos Martin Rivals, CEO di BlueFloat Energy.

“La decarbonizzazione dell’Italia si può raggiungere puntando strategicamente sulle competenze e sull’eccezionale know-how industriale del nostro Paese. Questo cambiamento può inoltre promuovere la crescita economica e occupazionale, in particolare nel Mezzogiorno. La tecnologia dell’eolico offshore galleggiante è un’opportunità senza precedenti per il sistema Italia, con la prospettiva di generare un’occupazione significativa, stimata in fino a 27 mila posti di lavoro entro il 2050. Siamo fiduciosi nelle potenzialità del nostro Paese e nel suo tessuto industriale, siamo determinati a essere protagonisti nell’eolico offshore galleggiante, un settore in cui Fincantieri vanta già una solida expertise”, ha dichiarato Pierroberto Folgiero, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Fincantieri.

“La nostra adesione a questo progetto di sviluppo di valenza strategica si basa su due ragioni. Da una parte siamo il produttore italiano certificato di acciaio di qualità per impieghi strutturali e quindi siamo in grado di produrre l’acciaio necessario agli impianti eolici che costituiscono un enorme bacino di sviluppo a livello europeo per questo mercato. In particolare, Acciaierie d’Italia ha definito un nuovo paradigma nella sostenibilità dell’acciaio creando, in collaborazione con RINA, una piattaforma scientifica per il monitoraggio e la verifica costante dei controlli ambientali. Su questo processo si basa Penisola Steel®, il marchio che definisce e rende riconoscibile lungo tutta la filiera il ridotto impatto ambientale dell’acciaio prodotto dai nostri impianti. Dall’altra parte Acciaierie d’Italia è un grande consumatore di energia e per sostenere la transizione energetica dello Stabilimento di Taranto verso una progressiva decarbonizzazione punta ad aumentare l’utilizzo di energie verdi rinnovabili e quindi costituisce, come grande consumatore di questa energia, un riferimento anche economico. Anche grazie a questo progetto, realizzato con partner rilevanti e leader di settore, Acciaierie d’Italia si conferma un importante riferimento produttivo, tecnologico ed economico per il sistema industriale italiano”, ha dichiarato Lucia Morselli, Amministratore Delegato di Acciaierie d’Italia.

La premessa: l’eolico offshore galleggiante è una tecnologia necessaria

La Community Floating Offshore Wind nasce con la forte convinzione che il contributo sinergico e complementare di tutte le tecnologie pulite disponibili debba essere sfruttato per accelerare il processo di decarbonizzazione e raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica. Infatti, si prevede al 2050 che la produzione di energia elettrica in Italia crescerà a oltre il doppio rispetto a quella attuale (600-700 TWh vs. 276 nel 2022), con le rinnovabili che contribuiranno tra il 95% e il 100% alla generazione elettrica totale. L’eolico sarà fondamentale: rappresenterà fino al 23% dell’elettricità totale generata (dal 7% del 2022), di cui fino al 10% proveniente dall’offshore rendendo necessaria l’installazione di almeno 20GW di eolico galleggiante entro il 2050.

Gli impatti e il potenziale energetico per l’Italia

Una convinzione erronea diffusa che riguarda la mancata adattabilità dell’eolico offshore galleggiante al contesto del Mare Mediterraneo è stata smentita dagli studi

della Community, da cui emerge che questa tecnologia è la soluzione più idonea per aumentare la capacità delle energie rinnovabili, garantendo un impatto ambientale medio fino al 67% inferiore rispetto a quello dell'energia elettrica attualmente prelevata dalla rete italiana, per la possibilità di produrre energia in modo meno invasivo per il territorio. Non presentando una superficie interrata, le turbine galleggianti risultano, infatti, meno impattanti sui fondali rispetto alle controparti a fondo fisso, con minori conseguenze sugli habitat marini, oltre a essere quasi invisibili all'orizzonte grazie al loro posizionamento distante dalla costa.

Lo Studio della Community ha dato una chiave di lettura diversa anche in rapporto alla critica concernente l'assenza di potenziale di sviluppo dell'eolico offshore galleggiante in Italia: grazie alle caratteristiche morfologiche e alla conformazione dei suoi fondali, il nostro Paese ha un enorme potenziale. L'Italia si posiziona infatti come il terzo mercato mondiale per lo sviluppo di eolico offshore galleggiante, secondo il Global Wind Energy Council. Le stime svolte in collaborazione con il Politecnico di Torino indicano un potenziale di 207,3 GW in Italia per l'eolico offshore galleggiante, rappresentando più del 60% del potenziale di energia rinnovabile complessiva, con Sardegna, Sicilia e Puglia tra le aree di maggiore potenzialità.

Lo sviluppo internazionale

Negli ultimi anni, a livello internazionale l'eolico offshore galleggiante ha registrato un significativo sviluppo che si è tradotto in importanti investimenti: con più di 30 GW installati al 2022, la Cina è al momento il primo Paese per potenza installata di eolico offshore a fondo fisso e galleggiante, più che raddoppiando la capacità installata del Regno Unito (13,8 GW), secondo Paese a livello mondiale in questo specifico segmento, e triplicando la Germania, leader in UE con 8,1 GW installati.

Mentre i leader globali puntano con decisione su questa tecnologia fissando ambiziosi target al 2030 e al 2050, la bozza di aggiornamento del nostro Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) prevede che solo il 2% dell'obiettivo di potenza rinnovabile elettrica installata al 2030 provenga da impianti eolici offshore, a dimostrazione del fatto che questa tecnologia è ancora considerata residuale in Italia (almeno per il 2030), nonostante il Paese abbia un ampio potenziale in termini di spazio marino.

Lo sviluppo di una supply chain dell'eolico offshore galleggiante nazionale consente la creazione di valore nei territori locali

Un'altra convinzione che merita di essere riconsiderata riguarda l'immaturità della catena di fornitura italiana nel supportare target ambiziosi di eolico offshore galleggiante al 2030 e al 2040. Nella realtà dei fatti, il nostro Paese vanta una leadership in diversi settori collegati alla produzione di tecnologie necessarie allo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante, in particolar modo il comparto metallurgico, navalmeccanico e delle infrastrutture portuali, che già oggi attivano complessivamente un totale di 255,6 miliardi di euro e 1,3 milioni di occupati nel Paese.

Contrariamente all'errata prospettiva secondo cui lo sviluppo delle fonti rinnovabili

difficilmente genera valore nei territori locali, l'eolico offshore galleggiante potrà avere notevoli impatti positivi sulle comunità locali italiane, soprattutto nelle regioni del Sud. La creazione di una filiera nazionale per questa tecnologia - che implicherebbe fabbricazione, assemblaggio, varo integrazione, oltre a progettazione e manutenzione - potrebbe generare un valore aggiunto cumulato tra il 2030 e il 2050 pari a 57 Mld€, con l'attivazione di filiere sul territorio nazionale e conseguenti ricadute occupazionali: nell'ipotesi di realizzare 20 GW al 2050, si potrebbero generare circa 27 mila nuovi occupati in Italia al 2050.

Proposte per lo sviluppo in Italia

In conclusione, la Community ha messo in luce alcune questioni aperte da affrontare per permettere lo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante in Italia. Anzitutto, per garantire investimenti significativi nel settore è essenziale definire una chiara visione industriale a lungo termine, con un obiettivo di almeno 20 GW entro il 2050 che funga da stimolo per le aziende nazionali e attragga investimenti esteri. Sarà importante, a tal fine, stabilire obiettivi intermedi per il 2035 e il 2040, insieme a una pianificazione trasparente e a lungo termine delle aste per finanziare i progetti.

In tal senso è, inoltre, cruciale accelerare l'attuazione dei piani di gestione dello spazio marittimo (PSM), per il quale l'Italia è in procedura di infrazione UE, per non aver ancora presentato il piano dovuto. Nel breve termine, si propone un meccanismo decentralizzato per identificare rapidamente siti idonei allo sviluppo di progetti eolici offshore, coinvolgendo gli sviluppatori e facilitando la partecipazione di più stakeholder per un rapido sviluppo. Nel frattempo, l'attuazione del PSM dovrebbe procedere con un approccio centralizzato, potenziando il coinvolgimento delle parti interessate. Approcci di questo tipo sono già stati applicati con successo in altre nazioni quali l'Irlanda.

Per garantire l'accettazione dei parchi eolici offshore galleggianti da parte degli stakeholder, delle comunità e delle Istituzioni locali, è essenziale adottare un approccio concertativo. Ciò implica il coinvolgimento dei territori e degli operatori economici sin dalle prime fasi, anche durante la progettazione, per potenziare il dibattito pubblico e includere le regioni nel processo autorizzativo, sviluppando una "carta di compensazione" per misure di lungo termine. Inoltre, è necessario rafforzare i criteri delle aste per garantire un impegno verso la localizzazione delle catene di approvvigionamento industriali dell'eolico offshore galleggiante in Italia.

Alla luce degli importanti benefici industriali che lo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante è in grado di generare, è essenziale creare un quadro chiaro di incentivi economici in grado di accelerare gli investimenti e stimolare la filiera industriale nazionale. La pubblicazione del Decreto FER 2, che sostiene la produzione di energia da fonti rinnovabili innovative, è un elemento chiave. L'aggiornamento costante delle tariffe d'asta con l'inflazione e le sovvenzioni capex per infrastrutture cruciali sono altrettanto indispensabili per garantire la competitività dei progetti nazionali e contribuire a generare ricadute occupazionali nel nostro Paese.

È infine essenziale potenziare il ruolo di Terna nell'implementazione di un piano di sviluppo infrastrutturale di rete per accelerare i progetti eolici offshore galleggianti,

favorendo un costante dialogo tra Terna e gli operatori del settore eolico offshore, per gestire le numerose domande e integrare i sistemi di richieste di connessione e Valutazione di Impatto Ambientale.

Posted in News | [No Comments](#) »

PORTO DI VIBO MARINA - IL TAR DA RAGIONE ALL'ADSP: LA BANCHINA CORTESE È FUNZIONALE ALLA PESCA

La banchina Cortese del porto di Vibo Valentia Marina è funzionale alle unità pescherecce, così come disposto dall'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio

Questa la decisione del Tribunale di Catanzaro che ha rigettato la richiesta di sospensiva dell'ordinanza del 15 novembre con la quale l'Ente ha ordinato la destinazione funzionale delle banchine del porto Vibonese e delle relative aree portuali

Vibo Valentia Marina, 02 febbraio 2024 - Nell'assumere la propria decisione e rigettando il ricorso presentato anche contro la Capitaneria di Porto e la Guardia costiera, la seconda sezione del Tar di Catanzaro ha evidenziato l'ampia discrezionalità in capo all'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio di regolamentazione degli usi del Porto di Vibo Valentia Marina, individuando, in particolare, i punti di ormeggio destinati alle unità di pesca lungo la banchina Cortese.

Si tratta di una decisione assunta grazie, anche, alla relazione della Capitaneria di Porto, dalla quale si evince come, da anni, lungo la banchina Cortese ormeggino in sicurezza diversi motopescherecci in virtù di una minore esposizione agli effetti della risacca, più evidenti invece nelle banchine Papandrea, Bengasi e Pola, in quanto orientate verso l'entrata dell'infrastruttura portuale.

Caratteristiche, quest'ultime, che hanno condotto l'Ente ad assumere la propria ordinanza secondo la quale la banchina Cortese è ritenuta più indicata e sicura per le barche di legno, che hanno una lunghezza che varia da 5 a 25 metri.

Posted in News | [No Comments](#) »

AZIMUT “ANTEPRIME E DEBUTTI” AL MIAMI

INTERNATIONAL BOAT SHOW 2024

AZIMUT AL MIAMI INTERNATIONAL BOAT SHOW CON OTTO MODELLI ANTEPRIMA MONDIALE PER IL MAGELLANO 30M E DEBUTTO AMERICANO PER IL NUOVO FLY 72

Azimut torna al Salone internazionale di Miami dove espone per la prima volta il Magellano 30M, anteprima americana per il Nuovo Fly 72 con linee esterne tracciate da Alberto Mancini e interni firmati da Fabio Fantolino, accanto a questi modelli ci saranno altri sei yacht, a disposizione dei visitatori dal 14 al 18 febbraio

Avigliana, 1 febbraio 2024 - Azimut partecipa al Miami International Boat Show, in programma dal 14 al 18 febbraio, con otto modelli in display, tra cui due attese premiere.

Magellano 30M farà il suo debutto mondiale davanti a oltre un milione di visitatori previsti al Boat Show. Raffinato crossover dalle linee senza tempo, tracciate dal designer americano Ken Freivokh, Magellano 30M è caratterizzato da una prua verticale, una fiancata possente e camminamenti protetti che accompagnano le ampie superfici vetrate (oltre 70 metri quadrati) che avvolgono gli ambienti.

Cuore di questo modello sono gli interni, progettati dall'architetto e designer Vincenzo De Cotiis - il cui lavoro è rappresentato dalla galleria e tempio del design Carpenters Workshop Gallery, che ha previsto arredi a mezza altezza pensati per lasciare a cielo e mare il ruolo di protagonisti e disegnato geometrie irregolari che conferiscono a tutti gli ambienti un senso di unicità. Caratteristica d'indiscusso fascino è la vetroresina artistica, che nasce dall'intuizione di De Cotiis di regalare una nuova nobiltà a materiali normalmente destinati ad altri usi, trasformandoli in maniera sorprendente.

La carena Dual Mode, progettata dallo studio P.L. Ausonio Naval Architecture & Azimut R&D Department, offre il massimo livello di efficienza e comfort sia in regimi dislocanti che a velocità più elevate.

Il Nuovo Fly 72, che ha debuttato in anteprima mondiale all'ultimo Salone di Cannes, sarà esposto per la prima volta in America durante il Miami International Boat Show. Questo modello, che arricchisce l'iconica linea del Cantiere pensata per coniugare lo spirito rivoluzionario del passato con l'avanguardia del futuro, presenta esterni di Alberto Mancini. Gli interni sono firmati dall'architetto e designer Fabio Fantolino, che si distingue per la forte identità progettuale e per la riconosciuta cultura del disegno su misura che con questo progetto fa il suo debutto nel mondo della nautica.

Fantolino ha interpretato gli interni del Nuovo Fly 72 secondo la sua cifra stilistica volta alla ricerca della perfetta armonia tra eleganza, design e tecnica: gli ambienti sono pensati con una linea espressiva trasversale che parte dalle atmosfere esclusive del mondo nautico per approdare nella ricercatezza del design contemporaneo. Questi due mondi, incontrandosi, creano un immaginario ispirato ai maestri del design italiano dell'ultimo secolo che reinterpreta segni iconici e definisce uno stile unico. La medesima trasversalità progettuale è evidente nella scelta di materiali e forme: legno

affiancato a bronzo e laccati lucidi, forme in equilibrio tra linearità e morbidezza.

Gli esterni di Mancini sono caratterizzati da un'inedita pulizia di linea, a enfatizzare ulteriormente la tensione scultorea tipica del design della Serie.

Ad affiancare le due anteprime, Azimut espone altri due modelli della Serie Fly (Fly 53 e Fly 68), i recenti Magellano 60 e Verve 48 - entrambi presentati per la prima volta allo scorso Cannes Yachting Festival, lo sport yacht con l'anima green S7 e Grande Trideck, ammiraglia della flotta Azimut.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Chiamata di imbarco per n. 01 marittimo con la qualifica di Marinaio motopesca NUOVO VINCENZO PADRE 4 PE 596

Si informa che la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle ha disposto la seguente chiamata urgente d'imbarco:

- Venerdì 02/02/2024 ore 09:00, per 1 marittimo con la qualifica di Marinaio, per completare l'equipaggio del motopesca sopra indicato, in arrivo nello scalo di Porto Empedocle e Lampedusa.

- I marittimi interessati possono rivolgersi per ulteriori informazioni, prima della chiamata d'imbarco, alla Capitaneria di porto di Porto Empedocle e Lampedusa.

Porto Empedocle, 01/02/2024

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

XVI EDIZIONE DEL PREMIO GIORNALISTICO "MARE NOSTRUM AWARDS"

Il Concorso bandito dal Grimaldi Magazine Mare Nostrum promuove la cultura del mare come ricchezza dei popoli, luogo di scambio e via di comunicazione per eccellenza

In palio cinque riconoscimenti in denaro, del valore complessivo di 50.000 euro

Napoli, 1 febbraio 2024 - C'è tempo fino al 15 aprile per partecipare alla XVI Edizione del Premio Giornalistico Internazionale *Mare Nostrum Awards*, promosso dal *Grimaldi Magazine Mare Nostrum*, che si concluderà come ogni anno con l'assegnazione di cinque riconoscimenti in denaro da 10.000 euro netti ciascuno, per un montepremi complessivo di 50.000 euro.

Il Concorso ha ampliato negli anni le sue finalità culturali e le aree tematiche di interesse, con l'obiettivo di rispecchiare fedelmente il processo di trasformazione ed evoluzione di cui il settore dello shipping è protagonista a livello globale, nonché il profondo rispetto per l'ambiente che da sempre ispira l'azione del Gruppo Grimaldi.

Sono dunque ammessi al Premio Giornalistico tutti gli elaborati che promuovono le Autostrade del Mare come valida alternativa al trasporto merci su strada, valorizzano i collegamenti marittimi nel Mediterraneo per fini turistici ed evidenziano l'attenzione dell'imprenditoria illuminata per la salute dell'ecosistema marino.

Al Premio *Mare Nostrum Awards* possono partecipare tutti i giornalisti professionisti e pubblicisti, i fotografi, i videomaker e gli autori in generale residenti in Europa, Tunisia e Marocco, che hanno diffuso e valorizzato questi argomenti attraverso articoli e servizi giornalistici di scenario, racconti emozionali del viaggio via mare, inchieste sulle nuove tendenze del servizio merci e passeggeri, inchieste economico-turistiche, documentari, servizi televisivi e radiofonici e reportage fotografici. Non verranno presi in considerazione articoli consistenti in un'intervista ad un unico interlocutore.

Sono ammessi al concorso gli elaborati realizzati in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese e greco e pubblicati tra il 15 settembre 2023 ed il 15 aprile 2024 su quotidiani e periodici a diffusione nazionale (online e offline), media specializzati in trasporto, economia e turismo (offline e online), agenzie di stampa, emittenti televisive e radiofoniche nazionali e locali, riviste di fotografia e mostre fotografiche, portali di documentaristica e ambiente, blog di viaggio.

Gli elaborati dovranno pervenire alla Segreteria Organizzativa del Premio entro e non oltre il 30 aprile 2024, sia in formato digitale (file word) tramite posta elettronica. Per favorire l'esperienza diretta della navigazione, chi desidera può effettuare entro il 31 marzo 2024 un viaggio di andata e ritorno a bordo delle navi Grimaldi Lines, Minoan Lines e Trasmed GLE in servizio tra Italia, Spagna e Grecia.

La Giuria Internazionale del Premio è presieduta da Bruno Vespa ed è composta da personalità eminenti del giornalismo e della cultura.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Presentato il 50° Nauticsud in programma da sabato 10 a domenica 18 febbraio alla Mostra d'Oltremare

AFINA annuncia gli Stati Generali della Nautica da Diporto con la partecipazione dei ministri Musumeci, Santanchè e Urso

In fiera oltre 600 le imbarcazioni previste

Napoli, 1° febbraio 2024 - Presentata questa mattina, in sala Italia al teatro Mediterraneo, il 50° Nauticsud, in programma alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 10 al 18 febbraio. Gli organizzatori, Afina in collaborazione con Mdo, unitamente alla Camera di Commercio ed alla BCC Napoli, hanno illustrato la valenza dell'appuntamento celebrativo, ma soprattutto presentato i contenuti del salone nautico.

“Il Nauticsud è un evento tra i più longevi a Napoli, una istituzione del mondo della nautica e siamo orgogliosi come Afina di aver dato lustro, nelle ultime 8 edizioni da noi gestite, a questo appuntamento - ha dichiarato Gennaro Amato, presidente dell'Associazione Filiera Italiana della Nautica -. Il cinquantesimo non sarà solo un compleanno, ma sarà un appuntamento che vedrà finalmente a Napoli il Governo italiano che, agli Stati Generali della Nautica da Diporto da noi organizzati e condivisi con la premier Meloni e quindi con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, parteciperà con ben 3 ministri: Musumeci, Santanchè e Urso. Dal 13 al 16 febbraio si susseguiranno incontri tematici e tecnici per affrontare e risolvere le sofferenze della filiera nautica che è, oggi, fiore all'occhiello del Made in Italy. Le poche infrastrutture di porti turistici, che costituiscono il limite di produttività del comparto e il rischio di perdita di posti di lavoro e indotto economico, saranno il tema leitmotiv di ogni incontro programmatico con i Dicasteri, Istituzioni, Autorità portuale e Marittima. La partnership con la Rai, che aprirà numerose finestre sugli incontri e quella con Il Mattino, garantiranno la visibilità di quanto abbiamo messo in campo”.

Saranno dunque giorni importanti quelli della fiera Nauticsud che vedrà esposte oltre 600 imbarcazioni e che ospiterà negli oltre 53mila metri quadri messi a disposizione, i migliori brand italiani e stranieri del segmento nautico.

“Abbiamo tagliato un traguardo storico con la cinquantesima edizione di NauticSud - dicono il presidente della Mostra d'Oltremare Remo Minopoli e la Consigliera delegata Maria Caputo - Il salone della nautica ideato più di mezzo secolo fa da chi ha avuto la capacità di anticipare il futuro creando un'occasione unica per tutti gli appassionati del mare, i lavoratori del settore, per chi vuole vendere e chi vuole acquistare. Presentiamo, unitamente ad Afina, più di 600 imbarcazioni, ospitiamo espositori di caratura nazionale e internazionale e proviamo a dare un contributo fattivo, con tanti appuntamenti e con gli Stati Generali della Nautica da Diporto organizzati da Afina, ad

un settore in crescita che ha dimostrato di avere grandi potenzialità e di poter incidere sull'economia locale e nazionale".

Anche il mondo bancario, da anni, strizza l'occhio a questo comparto produttivo, leader del pro-nautica il presidente di BCC Napoli, Amedeo Manzo, che ha sottolineato la valenza organizzativa del 50° Nauticsud: *"Quest'anno con l'occasione degli Stati Generali della Nautica, e con la presenza di ben 3 ministri, vediamo come Afina e tutta l'organizzazione nautica è riuscita a portare la centralità della nostra città all'attenzione anche del Governo, oltre che degli enti locali con i quali c'è una interlocuzione forte, per passare dalla fase progettuale della portualità, e quindi il tema del diporto che oggi ha difficoltà a trovare posti barca, a una fase esecutiva. La BCC, da sempre vicino al settore in maniera concreta e non teorica, è disponibile a sostenere la fase costruttiva delle marine per dare la possibilità a questo settore determinante per il nostro territorio di sviluppare quanto più possibile il prodotto interno lordo".*

Grande attenzione al mondo delle imprese nautiche giunge dall'ente Camerale di Napoli che, attraverso il numero uno di CCIAA, Ciro Fiola, ha sempre condiviso le strategie organizzative di Afina: *"La nautica è un settore importantissimo per l'economia del territorio e la Camera di Commercio, come per tutti i settori importanti dell'economia, cerca di essere quanto più vicina possibile alle imprese anche con una fase di progettualità e di incentivi per le imprese che sono iscritte all'ente, che si fa portavoce degli interessi di queste imprese e cerca di agevolare il settore - ha affermato Carlo De Matteis, consigliere in Camera di Commercio di Napoli -. Quello del Made in Italy è un marchio di autenticità e di originalità che contraddistingue da sempre il nostro Paese. Negli ultimi anni abbiamo già dimostrato di essere molto vicini al mondo delle imprese, e con la presidenza Fiola abbiamo già fatto e sicuramente faremo di più per poter essere vicini anche da un punto di vista economico alle imprese di questo settore".*

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Besenzoni annuncia la sua adesione a "Together We Boat!" il brand nato dall'alleanza tra HP Watermakers, Mase e GenSet

.

"Together we Boat!" presentato ufficialmente durante l'ultimo Boot di Düsseldorf

.

La scorsa fiera tedesca è stata l'occasione per presentare ufficialmente la partnership

tra Besenzoni, GenSet, HP Watermakers e Mase, quattro aziende storiche del settore nautico che ha dato vita al brand "Together We Boat!"

L'unione di queste storiche aziende nautiche italiane attive a livello internazionale è finalizzata a potenziare e ampliare la portata del supporto alla clientela grazie a un fronte unico, solido e collaborativo che beneficia di un vantaggio competitivo grazie alla condivisione di risorse tecniche, umane e finanziarie, quest'ultime, in particolare, finalizzate all'organizzazione congiunta di eventi e manifestazioni di settore.

La cooperazione tra le diverse competenze delle quattro aziende permetterà di offrire una gamma più ampia di prodotti e servizi, con una consulenza di alto livello, grazie all'ottimizzazione di risorse e know-how. Inoltre, questa nuova partnership si prefigge d'implementare soluzioni innovative e migliorare la capacità di adattarsi rapidamente alle esigenze del mercato in continuo cambiamento. Questa sinergia favorisce una maggiore flessibilità e rapidità nel rispondere alle sfide emergenti, posizionando le aziende coinvolte al vertice del settore nautico.

Together we boat! mira dunque a potenziare la forza del gruppo sul mercato e anche a rafforzare le relazioni con i clienti di ciascuna azienda, offrendo un accesso semplificato a un'ampia gamma di competenze e risorse.

"Entrare a far parte di questa alleanza rappresenta per noi un'opportunità per crescere e confrontarci direttamente con altre realtà affini - afferma Giorgio Besenzoni, AD di Besenzoni - Trovare soluzioni utili e vantaggiose per il cliente finale rimane ovviamente al centro del nostro impegno, assieme alla volontà di mettere in pratica idee innovative e creare un impatto positivo nel mercato".

Gianni Zucco, co founder di HP Watermakers: *"L'unione fa la forza e pur con le nostre storie e identità, che rimangono intatte ed indelebili, le nostre quattro aziende hanno deciso di superare quella barriera psicologica, delle imprese italiane che non sanno fare squadra, creando qualcosa di mai visto e sperimentato prima a questi livelli. Movendoci insieme su tanti fronti con la nostra forza vendita ed assistenza comune siamo in grado di offrire a tutti i cantieri in Europa e nel mondo il pacchetto con tutti i nostri prodotti, in modo rapido e competitivo"*

"Il motivo conduttore dell'iniziativa Together We Boat - ribadisce Luigi Foresti, Presidente di Mase Generators e GenSet - consiste nel mettere a fattore comune esperienze e competenze manageriali e di prodotto al fine di massimizzare, attraverso la gestione commerciale e tecnica della clientela più qualificata, la presenza in termini di quote di mercato dei nostri brand"

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Livorno, al via la rimozione dei tubi dell'ENI

A partire dal mese di aprile cominceranno i lavori di rimozione delle tubature Eni che corrono lungo le due sponde del canale di accesso, limitando l'accessibilità dello scalo portuale

Il programma dei lavori è stato illustrato ieri pomeriggio ai terminalisti da ADSP, Raffineria Eni Livorno, Capitaneria di porto e Corpo piloti

L'opera è propedeutica al definitivo allargamento della strettoia adiacente la Torre del Marzocco e ha come obiettivo quello di migliorare l'accessibilità del porto, consentendo così di far accedere in tutta sicurezza portacontainer di dimensione maggiore rispetto a quelle che attualmente approdano in Darsena Toscana, sponda ovest e sponda est.

I lavori dureranno circa sette mesi e si svolgeranno in orario notturno, dalle 23.00 alle 7.00 di mattina, per limitare al minimo possibile i disagi al traffico portuale. A rendere possibile l'apertura dei cantieri la conclusione dei lavori di inserimento dei nuovi tubi all'interno del Microtunnel, completati dalla Raffineria Eni nel 2023.

A seguito della rimozione delle tubazioni originarie, l'ADSP potrà dare piena esecuzione all'appalto integrato per l'allargamento del canale di ingresso fino a 125 metri. Tale gara, interamente a carico di ADSP, del valore di 20 milioni di euro, è stata pubblicata a luglio e **in via di aggiudicazione**.

L'intervento consiste nel banchinamento di una delle sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo. Il nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile.

I lavori si concluderanno entro la fine del 2025, data a partire dalla quale il porto avrà quindi un canale di accesso in grado di permettere il transito delle navi full container, di lunghezza superiore ai 330 metri.

Soddisfazione è stata espressa dal Presidente Luciano Guerrieri: *"Dopo aver realizzato il Microtunnel, uno dei progetti ingegneristici più complessi degli ultimi tempi, e dopo essere riusciti, grazie a Eni, ad inserire le nuove tubature, possiamo oggi dare avvio alla seconda parte dei lavori. Si tratta di un'importante opera di ammodernamento di cui si sosteneva l'emergenza da tempo "* ha detto.

"Ringrazio tutto lo staff dell'Adsp, i terminalisti, la Capitaneria di Porto, il Corpo dei piloti e Eni per la proficua collaborazione. Con questa opera saremo in grado di far fare al nostro scalo portuale un evidente salto di qualità, migliorandone in modo sensibile la capacità ricettiva" ha dichiarato il segretario generale Matteo Paroli.

Posted in News | No Comments »

GIOCO VIAGGI ALLA BIT 2024 - 1° CRUISE OPERATOR IN ITALIA CON 12 COMPAGNIE NEL CATALOGO "CRUISE"

Le crociere più iconiche nei mari del mondo che uniscono la magia della navigazione, al comfort e l'esclusività dei servizi ed offrono esperienze uniche sono firmate GIOCO VIAGGI

Gioco Viaggi presenterà alla BIT 2024 le 12 le compagnie di crociera commercializzate sul mercato italiano, molte delle quali in esclusiva: Cunard, Princess Cruises, Carnival, Holland America Line, Seabourn, Ponant, Windstar Cruises, Star Clippers, Quark Expeditions, Variety Cruises, Lüftner Cruises e Uniworld

Il catalogo CRUISE COLLECTION 2024/25 propone una selezione dei migliori itinerari delle compagnie in portfolio, tutte con caratteristiche uniche e distintive che soddisfano ogni gusto ed esigenza di chi ricerca il meglio da una crociera: itinerari esclusivi alla scoperta di Artide e Antartide, Alaska, Caraibi, Hawaii, Sudamerica, Seychelles, Asia, Giappone, Oceania e Sud Pacifico, ma anche in navigazione sui più suggestivi fiumi in Europa, nel Mediterraneo o incredibili Giri del Mondo e Traversate Atlantiche.

Gioco Viaggi porterà in fiera anche l'edizione aggiornata del folder TOP REASONS dedicato agli Agenti di Viaggio: una sorta di manuale, realizzato a supporto del catalogo Cruise Collection, con le caratteristiche di ogni compagnia rappresentata, le destinazioni e i plus che rendono ogni crociera un'esperienza unica. Un valido strumento per gli Agenti di Viaggio che potranno così indirizzare al meglio i propri clienti.

La Bit sarà anche occasione per il lancio di offerte speciali per la promozione di alcune destinazioni tra le quali Alaska e Mediterraneo di Cunard, Mediterraneo e Nord Europa di Holland, Artide di Quark Expeditions, Caraibi di Carnival, Polinesia di Windstar e Mediterraneo di Princess.

Princess e Cunard saranno protagoniste della nuova stagione 2024 - ha dichiarato Gigi Torre, Presidente di Gioco Viaggi - e presenteranno sul mercato le nuove ammiraglie: Sun Princess in assoluto la nave più grande mai costruita fino ad oggi in Italia con le sue 175.500 tonnellate, la cui consegna è prevista a metà Febbraio, e Queen Anne che partirà il 10 Maggio da Southampton per il suo viaggio inaugurale a Lisbona con scalo a Madeira, Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife e La Coruna, regalando esperienze indimenticabili tra cui la più grande collezione d'arte mai curata in mare.

Al nostro stand - continua Gigi Torre - avremo il privilegio di ospitare gli esperti di Cunard, Quark Expeditions, Carnival e Star Clippers, occasione unica per gli Agenti di

Viaggio che avranno l'opportunità di incontrarli e confrontarsi.

Oltre alle crociere che sono da sempre il core business di Gioco Viaggi, in fiera sarà presentata anche la programmazione tour operator con le nuove edizioni dei cataloghi CORSICA COLLECTION e MONTAGNA COLLECTION che, giunti alla 3° edizione, propongono contenuti ancora più ricchi per soggiorni, tour con accompagnatore ed esperienze per l'estate 2024.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

ASSONAT chiede all'ISTAT una revisione dei codici ATECO - Serra: "I Porti turistici sono Servizi di supporto al trasporto marittimo e non Attività di intrattenimento"

Il Presidente di ASSONAT-Confcommercio Luciano Serra ha chiesto all'ISTAT una immediata revisione dei nuovi codici ATECO riguardanti i porti turistici

Nella versione preliminare dell'ATECO 2025, infatti, le strutture dedicate alle attività di gestione di porti turistici vengono impropriamente inserite nella macro categoria dedicata alle Altre attività ricreative e di divertimento (codice 93.29)

Roma, 1 febbraio 2024 - "I porti turistici" - sottolinea Luciano Serra - "non svolgono attività di intrattenimento, per quanto all'interno di essi possano essere presenti attività economiche operanti in tale settore. I porti turistici prestano servizi di estrema importanza sotto il profilo dell'interesse pubblico e della collettività di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne".

"Per questo" - aggiunge Serra - "in considerazione della loro funzione pubblica di supporto alle attività di ricovero e gestione delle imbarcazioni, i porti turistici sono stati sempre classificati nella categoria ATECO 52.22.09 "Servizi di supporto al trasporto marittimo e per vie d'acqua interne".

Classificazione che ha consentito la regolare prosecuzione delle attività portuali durante tutte le fasi di "lock down" legiferate durante la Pandemia da Covid 19.

È pertanto impensabile che le nostre imprese, che hanno alle spalle notevoli investimenti infrastrutturali per garantire la sicurezza delle imbarcazioni e che svolgono effettivamente le proprie attività in mare e per vie d'acqua, possano essere equiparate ad attività ricreative e divertimento".

"È essenziale" - conclude Serra - "ancor di più oggi in un momento così rilevante per l'Economia del Mare italiana con il suo primo Piano del Mare, riaffermare le peculiarità e la centralità della portualità turistica. Per questo abbiamo convocato il 20 febbraio prossimo a Roma i primi Stati Generali della Portualità Turistica Italiana, nuova tappa nel percorso di definizione di un Piano strategico nazionale 2025/2027

che dia al nostro settore la giusta riconoscibilità”.

Posted in News | No Comments »

Laghezza: “Dietro le paure che soffiano dal Mar Rosso una grande opportunità per il porto della Spezia”

La Community portuale spezzina fa fronte compatto per sfruttare i nuovi scenari mediterranei

“Non fermiamoci alle apparenze, alle analisi frettolose e all'emergenza. Tentiamo di rovesciare il nostro approccio giustamente e motivatamente preoccupato rispetto alle conseguenze della crisi in Medio Oriente, del blocco parziale del Mar Rosso e del Canale di Suez e pensiamo invece a muoverci per primi in uno scenario del tutto nuovo nel quale La Spezia e i porti dell'alto Tirreno potrebbero recitare un ruolo determinate e strategico”

A lanciare quella che - precisa - non è una provocazione, è Alessandro Laghezza in nome della Community degli operatori portuali e logistici di La Spezia.

“Guardiamo prima di tutto - afferma Laghezza - in casa nostra. È vero: il porto di La Spezia lamenta per la crisi di Suez una lieve flessione di traffico che si innesca tuttavia su un trend generale, specie della seconda parte del 2023, contrassegnata da una ripresa dopo un periodo di sofferenza. Ma il nostro mestiere di operatori marittimi è quello di guardare al futuro ed essere flessibili”.

Secondo Laghezza, che è anche Presidente degli spedizionieri spezzini, le tensioni in Medio Oriente potrebbero anche trasformarsi in un'opportunità straordinaria proprio per il porto di La Spezia e gli altri scali liguri. Sulla base di un'analisi condotta dalla Community spezzina, in collaborazione con il Centro Giuseppe Bono, si delineano due scenari: il primo, il più allarmante, è quello che prevede un sempre più massiccio dirottamento di traffico dal Canale di Suez alla rotta che prevede la circumnavigazione dell'Africa. Il secondo, quello più tranquillizzante e in parte confermato dalle voci su imminenti cessate il fuoco a Gaza, fa perno su un progressivo ritorno alla normalità in Mar Rosso anche sulla base di una considerazione da pochi valutata: il lasciapassare esclusivo alle navi cinesi potrebbe generare un forte contrasto sulla libertà del commercio mondiale alimentando la “voglia di dazi” sui prodotti cinesi, rilanciata recentemente da Elon Musk.

“In entrambi i casi - afferma Laghezza - ci troveremo di fronte alla necessità di ridisegnare complessivamente gli equilibri nell'interscambio mediterraneo, tentando, ed è questa la sfida, di esserne protagonisti e non soggetti passivi”.

Come? Valorizzando il peso del secondo più importante distretto industriale d'Europa, quello del Nord Italia che non può permettersi il lusso di subire gli extra costi della

circumnavigazione e di consegnarsi manu militari a una logistica del Nord Europa che oggi presenta più problemi che certezze. Inoltre La Spezia risulterebbe l'ultimo scalo mediterraneo "conveniente" per le navi che dovessero transitare via Gibilterra (Algeiras è già congestionata). In una prospettiva di penalizzazione di tutto il Mediterraneo orientale, Adriatico incluso, La Spezia potrebbe fornire, anche attraverso una politica di marketing mirata, il gate per l'industria di parte del Nord Italia e il gate per merci con origine e destinazione nel Mediterraneo orientale che rischiano di non trovare sbocco.

Anche nell'ipotesi di una normalizzazione a medio termine della situazione nel Mar Rosso - secondo la Community di La Spezia - si assisterà una riscrittura globale dei traffici inframed, con i grandi centri di transhipment del Mediterraneo orientale, come Port Said, Damietta, Malta e il Pireo che potrebbero perdere attrattiva e con una focalizzazione sull'Italia e in particolare su quell'alto Tirreno che potrebbe diventare davvero la porta sud dell'Europa.

Sogni? Secondo il Presidente degli spedizionieri spezzini è l'esatto contrario, a patto di un grande sforzo di recupero di credibilità.

"Il recente accordo sul terminal container, un impegno palese di Contship Italia per il porto, l'apertura dei grandi cantieri, sono segnali importanti che vanno anche fatti conoscere ai caricatori, all'industria e agli armatori. Oggi più che mai La Spezia c'è ed è pronta a battersi anche per il Sistema Italia".

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

The Italian Sea Group presenta il progetto Quaranta, il nuovo superyacht Admiral di 40 metri

The Italian Sea Group presenta il nuovo progetto Quaranta, il primo superyacht della flotta Admiral di 40 metri

Il progetto, nato dalla collaborazione tra lo studio The A Group con il Centro Stile di The Italian Sea Group, consente al Gruppo di ampliare la sua flotta introducendo tra i modelli semi custom Admiral un nuovo segmento di produzione di 40 metri mantenendo i canoni stilistici ed eleganti contraddistintivi del brand

Marina di Carrara, 1 febbraio 2024 - *"Lo yacht Admiral Quaranta nasce dalla perfetta sinergia trovata con The A Group, nell'ottica di proporre uno yacht di 40 metri, con le tipiche caratteristiche sia di layout che di confort che solitamente si trovano solo su metrature molto più elevate" commenta Giovanni Costantino, founder & CEO di The Italian Sea Group - "Siamo riusciti a creare in questo progetto un'armoniosa sinergia grazie alla nostra forte expertise in termini di design, qualità e innovazione".*

Lo stile delle linee esterne è contemporaneo e moderno ma senza eccessi; linee curve, tese o morbide, si alternano a tratti rettilinei più decisi e marcati, dando all'insieme un carattere elegante e timeless. Grazie al suo basso pescaggio e al suo layout interno, flessibile e facilmente adattabile alle diverse richieste degli armatori, il motoryacht QUARANTA è ideale per una clientela interessata al charter sia nel Mediterraneo ma soprattutto ai Caraibi.

Gli interni prevedono 6 cabine ospiti, di cui due dedicate all'armatore, una situata al main deck ed un'altra più ampia, all'upper deck; quest'ultima dispone, grazie alla scala di accesso esterna decentrata, l'uso esclusivo del ponte garantendo massima privacy e ampi spazi outdoor interamente dedicati. Al main deck, il salone, di grande dimensione, ospita la zona living-dining e una game area tecnologicamente all'avanguardia; tre grandi finestre, a tutta altezza, incorniciano il paesaggio offrendo viste ininterrotte dell'ambiente circostante, mettendo gli ospiti in stretta comunicazione visiva con l'esterno e garantendo una ottimale illuminazione naturale. A poppa, una scenografica scalinata a tutto baglio diventa l'elemento iconico, la "signature" dello yacht; la convenzionale piattaforma o "spiaggetta", ospita un'ulteriore piattaforma nascosta che, scorrendo silenziosamente come un vero e proprio cassetto, ne triplica la superficie, consentendo un accesso al mare tipico degli yacht di grandi dimensioni.

Gli interni di questa nuova linea sono pensati come l'espressione di una eleganza sportiva e giovane, che dialoga perfettamente con lo stile esterno. Curve sinuose, superfici morbide e dettagli sofisticati creano un'atmosfera avvolgente, intima e lussuosamente discreta.

In ottica di ecosostenibilità, lo scafo in alluminio è progettato per ridurre al massimo i consumi.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE: ESTENSIONE CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME TURISTICO-RICREATIVE

Il Comitato di gestione approva la proroga al 31 dicembre 2024

Il Presidente Garofalo ha aggiornato il Comitato di gestione sulla vicenda del mar Rosso, confronto costante con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ancona, 31 gennaio 2024 - Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato ieri l'ordinanza per l'estensione delle concessioni demaniali marittime turistico-ricreative al 31 dicembre 2024. Il provvedimento riguarda le concessioni per la gestione di stabilimenti balneari, di attività di ristorazione, di gestione di approdi turistici e punti di ormeggio, di specchi acquei utilizzati con finalità diportistiche non a scopo di lucro, di associazioni di pesca sportiva oltre ad associazioni e circoli nautici che gestiscono specchi acquei con finalità di diporto.

Nel complesso, secondo una verifica attuata a dicembre dall'Adsp e un confronto con gli Enti territoriali, sono 160 i soggetti interessati, sulla base della legge 118 del 2022, in tutto il sistema portuale.

“E' un argomento molto complesso, caratterizzato da una grande incertezza e contraddittorietà del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, sul quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato, su richiesta di Assoport, un atto di indirizzo - ha detto il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Una materia su cui è in corso l'interlocuzione fra il Governo e la Commissione europea e sulla quale ci siamo allineati a quanto disposto efficacemente anche da altre Autorità di sistema portuale”. Sulla Bolkestein, il Governo nazionale ha chiesto alla Commissione Ue altri quattro mesi di tempo per concludere un primo confronto con gli Enti territoriali nell'ambito della Conferenza Unificata al fine della definizione dei criteri per la determinazione della scarsità della risorsa e dei relativi indirizzi di riordino del settore.

Il Comitato di gestione ha, inoltre, approvato il Codice di comportamento dei dipendenti dell'Adsp e il Piano integrato di attività e organizzazione 2024-2026, su cui ieri ha espresso parere positivo anche l'Organismo di partenariato risorsa-mare. Il Piano, ha sottolineato il Presidente Garofalo, “è un atto che spinge la pubblica amministrazione a migliorarsi continuamente in efficienza ed efficacia, nel rapporto con i cittadini e con le imprese e nell'informare con trasparenza sulle proprie attività”.

Il Presidente Garofalo ha poi informato il Comitato di gestione dell'approvazione del Bilancio di sostenibilità dell'Autorità di sistema portuale, che approfondisce gli aspetti di sostenibilità economica, sociale ed ambientale, e ha aggiornato i componenti sulla difficile situazione nel mar Rosso, che sta influenzando l'andamento dei traffici marittimi. “Abbiamo già avuto un confronto, insieme a tutte le Adsp, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ci ha chiesto di monitorare costantemente su quelle che possono essere le ricadute sulla portualità italiana - ha detto il Presidente -. C'è una forte attenzione sulla vicenda, ovviamente dal punto di vista umanitario. Il Governo sta tenendo sotto osservazione quanto sta accadendo nell'area del mar Rosso, dove si è creata una nuova situazione complessa che dobbiamo purtroppo affrontare come già successo in questi anni con la pandemia da Covid prima e poi con la guerra fra Russia e Ucraina”.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Infracapital e InfraVia completano la vendita del terminal container TDT di Livorno al Gruppo Grimaldi

Infracapital, il ramo di investimenti infrastrutturali di M&G Plc e InfraVia Capital Partner, una società francese indipendente di capitale privato, co-azionisti di Gruppo Investimenti Portuali (GIP), hanno completato oggi la cessione della loro partecipazione del 100% in Terminal Darsena Toscana (TDT) al Gruppo Grimaldi di Napoli

Nell'ambito della transazione uscirà dall'azionariato di TDT anche Giulio Schenone, amministratore delegato nonché azionista di minoranza di GIP

Durante il periodo di proprietà e gestione, Infracapital e InfraVia hanno sostenuto TDT nel consolidamento e nello sviluppo della posizione di leadership di Livorno come porto di origine e destinazione per i mercati dell'Italia centrale e nord-orientale. Ciò ha comportato il rafforzamento del team manageriale, ingenti investimenti sia in sistemi operativi che nelle attrezzature del terminal e l'avvio di un capillare programma di miglioramento delle performances operative. Queste iniziative hanno contribuito a dimostrare il valore intrinseco di TDT in tempi non semplici.

Infracapital e InfraVia hanno acquisito una partecipazione dell'80% in TDT Livorno, nell'ambito dell'operazione di acquisizione di GIP nel febbraio 2017, e un'ulteriore partecipazione del 20% acquisita nel 2018.

Stephen Nelson, amministratore delegato di Infracapital, ha dichiarato:

“Siamo lieti di annunciare la vendita di TDT, che è cresciuta rafforzandosi sempre più durante la nostra proprietà congiunta con InfraVia, grazie al ruolo centrale svolto da Giulio Schenone. Insieme abbiamo lavorato con i nostri partner per creare valore attraverso il miglioramento delle prestazioni operative e posizionare TDT come porta d'ingresso per i propri mercati di riferimento, ponendo le basi per una futura espansione a Livorno.”

Olivier Laroche, Partner di InfraVia, ha dichiarato: *“Siamo orgogliosi di aver supportato TDT e Giulio Schenone con il nostro contributo e capacità di gestione durante il nostro percorso di proprietà a fianco di Infracapital. TDT ha conseguito una solida crescita e una buona capacità di recupero durante il recente ciclo economico, dimostrando di essere il terminal container di riferimento nel porto di Livorno e della Toscana.”*

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »