

NOSTRA INTERVISTA A COSTANTINO BALDISSARA, GRUPPO GRIMALDI

CON UN ACCORDO "PROVVISORIO" A BUELLES

Rivoluzione auto elettrica, il business visto dai porti

L'espansione dei trasporti via mare e l'incetta di terminal con aree dedicate - Crescono anche gli ordini ai cantieri di navi pure car & truck ad alta capacità - Gli impegni per il Mar Rosso

LIVORNO – Sbarco, imbarco e trasporto delle auto nuove è diventato uno dei filoni più importanti, insieme a quelli dei Teu e delle Autostrade del Mare, del business logistico. Il dottor Costantino Baldissara, direttore commerciale Gruppo Grimaldi, è anche presidente di Automar e n.1 dell'associazione europea di settore. Gli abbiamo fatto alcune domande sulle prospettive per il 2024. (A.F.)



Costantino Baldissara

*

Dopo lo stop della pandemia mondiale, il mercato delle auto è ripartito, ma sembra che si stia articolando in particolare sulle elettriche, con prevalenza dal Far East. Eppure almeno in Italia "il cavallo non beve", cioè se ne vendono ancora poche. Cosa dobbiamo aspettarci per il 2024?

L'automotive, come tanti altri settori, sta vivendo una vera rivoluzione, con l'arrivo massiccio sul mercato delle auto elettriche.

Come in ogni fase transitoria, ciascun mercato reagisce diversamente. È un dato di fatto che i volumi che stiamo trasportando dall'Asia, in particolare dalla Cina (primo produttore di auto elettriche al mondo) e dalla Corea del Sud verso il Mediterraneo ed il Nord Europa siano in continua crescita, e siamo fiduciosi che mercati come quello italiano non tarderanno a reagire positivamente a questa nuova realtà. È solo questione di tempo.

Livorno è stato a lungo il primo porto italiano per imbarchi/sbarchi di auto, ma altri scali stanno serrando sotto, in particolare (segue a pagina 8)



Mediterraneo e il "lamento funebre"

CAIRO – Il Cairo per i porti mediterranei, specie quelli del Centro-Est, è un grosso problema: ma per il canale di Suez, l'offensiva degli Houthis nello stretto di Bab-el-Mandeb, tra lo Yemen e Gibuti, è una catastrofe, con un costo stimato di oltre 9 miliardi di dollari. E più ancora delle capacità dissuasive della flotta schierata dagli Usa e dai paesi dell'Europa Occidentale - Italia compresa, con la sua fregata antimissile - adesso si spera nella reazione dell'Egitto. Non solo sul piano militare, che pure potrà esserci sui confini marittimi del Mar Rosso - ma su quello diplomatico e del sostegno alla guerra contro Israele.

Il dirottamento delle flotte container sulla rotta intorno all'Africa costa, secondo le stime italiane, dai 30 ai 40 dollari in più a contenitore: che i vettori hanno già comunicato di dover scaricare quasi totalmente sulle merci destinate al Mediterraneo (A.F.)

(segue a pagina 8)



ANCONA – Un filo che unisce il porto di Ancona, la città e il mare. È quello di "Porto svelato", un percorso promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale per gli Italian port days, nota e ormai storica manifestazione nazionale coordinata da Assoporti, creata per avvicinare le comunità alla vita e alla cultura portuale, per far conoscere gli scali, i protagonisti e le attività di queste realtà.

"Porto svelato", il cui logo ci sembra particolarmente coinvolgente, è un progetto ideato per l'AdSP da Adriatico Mediterraneo che vede coprotagonisti il Museo Archeologico Nazionale delle Marche, Marche Teatro-Teatro del Canguro, Hort e il laboratorio artigianale Bottega Tintura di un programma con sei appuntamenti, che si svolgerà dal 12 al 28 gennaio.

Il debutto di "Porto svelato" sarà venerdì 12 gennaio alle 17 al Museo Archeologico Nazionale delle Marche con la visita guidata alla (segue in ultima pagina)

Reti TEN-T, tutto nuovo

Rete centrale entro il 2030 rete globale entro il 2050 - Viabilità e connessione con gli aeroporti

BRUXELLES – La presidenza del Consiglio italiano e i negozianti del Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio su un regolamento riveduto sugli orientamenti dell'UE per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Obiettivo della nuova normativa è "costruire una rete dei trasporti affidabile, continua e di alta qualità che garantisca una connettività sostenibile in tutta Europa senza interruzioni fisiche, strozzature e collegamenti mancanti".

Questa rete - afferma il documento - contribuirà al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di mobilità sostenibile, al corretto funzionamento del mercato interno e alla coesione economica, sociale e territoriale dell'UE. La rete sarà sviluppata o ammodernata per fasi, con termini chiari, fissati nel nuovo regolamento, per il completamento della rete TEN-T a 3 livelli: la rete centrale dovrebbe essere completata entro il 2030, la rete centrale estesa di recente introduzione entro il 2040 e la rete globale entro il 2050.

*

L'accordo provvisorio mantiene l'ambizione generale di sviluppare un'infrastruttura di trasporto coerente, connessa e di alta qualità in tutta l'UE, tenendo conto al tempo stesso dei diversi punti di partenza negli Stati membri nonché delle loro priorità e dei loro approcci nei (segue a pagina 8)



Lavoro portuale: nuovi aiuti alle imprese

ROMA – "In molti porti nazionali i conflitti in Ucraina e in Medio Oriente hanno comportato una flessione dei traffici con relativa diminuzione dei turni lavorati dalle imprese che forniscono la manodopera. Il consiglio dei ministri - riferisce il viceministro (segue a pagina 8)



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

CON OLTRE TRE MILIONI E MEZZO DI TEU NEL 2023

Nuovo record a Gioia Tauro



GIOIA TAURO – Il grande porto calabro ha superato sé stesso. Lo storico record dello scalo, raggiunto nel 2008 quando furono movimentati 3,47 milioni di teus, è stato sorpassato nell'anno appena concluso. Nel 2023 il terminal MedCenter Container Terminal ha movimentato ben 3.548.827 teus, un numero mai raggiunto prima. È anche un record assoluto tra i (segue a pagina 8)



Dicevano i nostri vecchi: "Anno bisesto, anno funesto". Facciamo i debiti scongiurati, terque quaterque testiculistactis. Un'indagine dell'International Rescue Committee riferisce che per il 2024 ci sono almeno venti aree al mondo con probabili nuovi conflitti, quasi tutte in Africa Centrale. Malgrado i tanti problemi, l'Italia ha solo guerriglie interne di politici ma la sfanga grazie alle piccole, piccolissime e spesso individuali imprese. Non siamo il Paese messo male in tempi di guerre, terremoti, inflazione e mutamenti. Ce la faremo, come sempre...



Vortici di milioni, come mega-multe al grandi del web. Il fisco Usa ha chiesto 29 miliardi di dollari a Microsoft, il fisco cinese 2,8 miliardi ad Alibabà multata per posizione dominante. Ancora: l'Irlanda ha multato Apple per 1,3 miliardi, l'UE ha multato Google per 8 miliardi, gli Usa Facebook per 5 miliardi. Stuoli di avvocati brindano: e per ora nessuna delle multate ha sborsato un centesimo. Grida manzoniane...



Il miglior spettacolo dell'anno 2023 nei teatri d'Italia? All'Arena del Sole di Bologna "Anatomia di un suicidio". Davvero, si comincia bene l'anno...



In cerca della Pace (?) i militari italiani schierati nei vari paesi come forze in inter-dizione sono migliaia: risulta che operino, con notevoli rischi, in ben 18 aree, compresa la Libia "per addestrare la Guardia Costiera locale". Lavorano per l'ONU, che si sta dimostrando - alla luce dei fatti - piuttosto impotente...



La circumnavigazione dell'Africa, decisa da alcune delle grandi compagnie dei container per evitare i missili Houthis in Mar Rosso, sia pur con alcuni ripensamenti sta già gravando sui costi delle spedizioni con e dall'Oriente: MSC e Maersk hanno aumentato di cifre diverse, ma il minimo sembra essere di 1000 dollari d'aggravio per Teu. Fa eccezione la cinese Cosco, che continua tranquilla sul Mar Rosso attraverso Suez, sicura che gli Houthis si guarderanno bene dall'attaccarla. Chissà perché.



Paradisi fiscali, se ne parla poco ma anche gli italiani con maggiori risorse ci ricorrono. Risulterebbe che ci siano almeno 200 milioni di euro italiani ben nascosti nei paradisi più garantiti. Alla barba delle tasse di chi - ceto medio - continua ad essere strangolato.



(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 8)

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

Con noi il tuo business non ha confini

Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
Via del Bottegino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph.: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

Sogese
container frigo - box - prefabbricati
YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO
Idea Freddo
www.ideafreddo.it

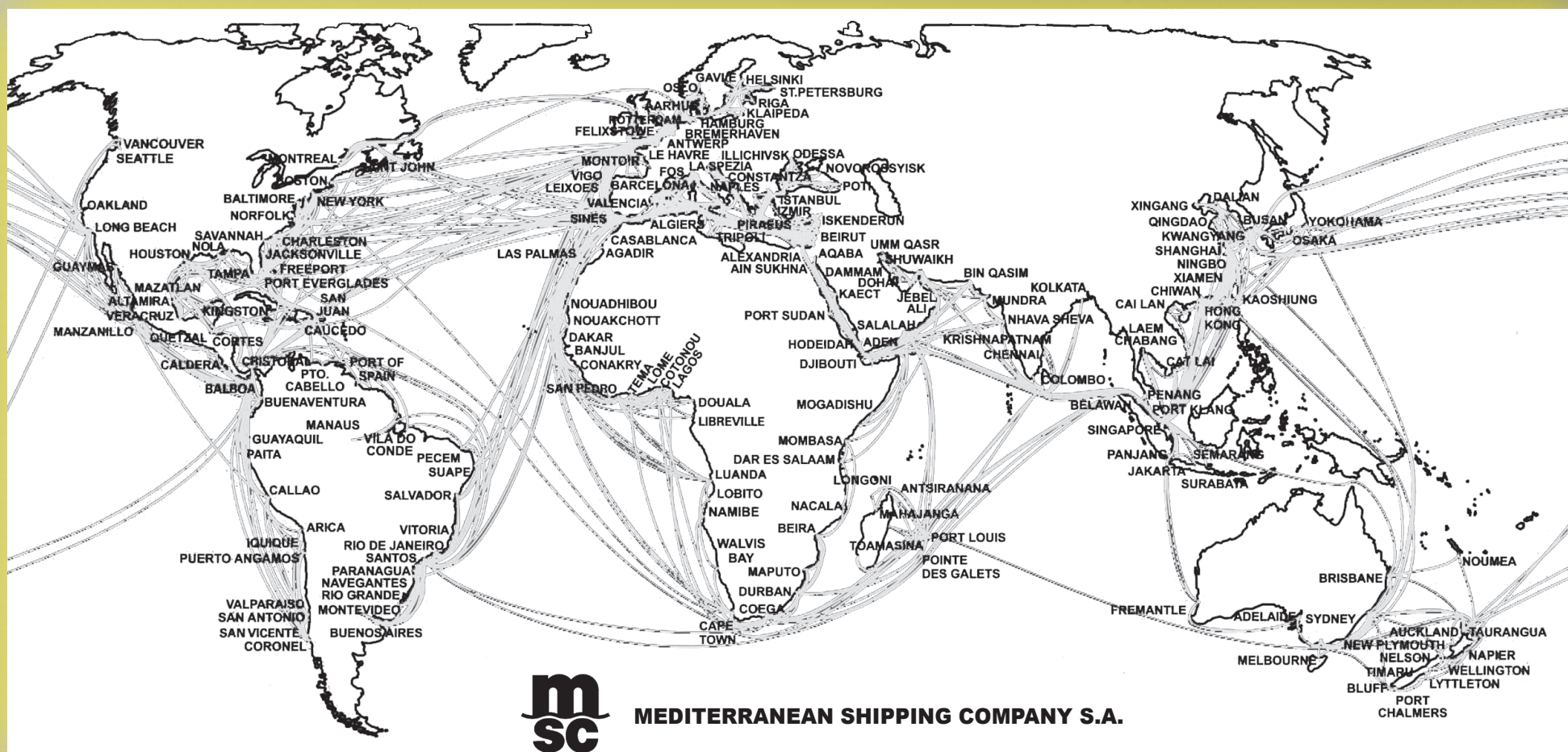
NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI
Stock Solution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI
QuickBox
www.quickbox.info

+39 0586 20111 | info@sogeseitalia.it | www.sogeseitalia.it
LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)



**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

GRAZIE A UN FINANZIAMENTO NELL’AMBITO DEL PNRR

Più logistica a Bari e Brindisi



Ugo Patroni Griffi

BARI – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) ha ottenuto un finanziamento di 6 milioni 200 mila euro per implementare lo sviluppo della logistica, per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo, nell’ambito dell’Investimento 2.1 del PNRR, finanziato dall’Unione Europea.

Il Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, infatti, nei giorni scorsi ha pubblicato il decreto di approvazione della graduatoria finale per l’accesso alle agevolazioni previste.

L’Ente portuale aveva partecipato al bando, presentando una proposta progettuale finalizzata a costituire servizi con una specifica vocazione di supporto al settore merceologico e agroalimentare nei porti di Brindisi e di Bari.

Da una preventiva analisi effettuata dall’Ente, infatti, era emerso che nonostante sia particolarmente rilevante l’importanza sociale e l’impatto economico determinato dai settori dell’agricoltura e della pesca, nei porti del Sistema di fatto non vi è un’adeguata presenza di servizi orientati all’efficientamento della logistica finalizzata a tali settori.

Pertanto, l’Ente ha presentato un progetto mirato, indirizzato a rendere maggiormente funzionali spazi e strutture di propria pertinenza.

Nel porto di Brindisi è stata presentata la proposta di rifun-

zionalizzazione di spazi all’interno di un terminal di proprietà dell’AdSPMAM, struttura all’interno della quale saranno introdotte specifiche caratteristiche e servizi volti a migliorare la logistica agroalimentare. Il terminal, inoltre, sarà sottoposto ad una serie di interventi di miglioramento funzionale, formale ed energetico.

Il progetto prevede, tra l’altro, la realizzazione, nei porti di Brindisi e di Bari, di aree di sosta attrezzate con servizi specifici in favore dell’agroalimentare, con particolare riferimento alle esigenze dei mezzi di trasporto refrigerati.

Il tutto ad impatto zero sull’ambiente. La proposta progettuale, infatti, prevede che tutte le esigenze energetiche legate all’intera iniziativa vengano soddisfatte mediante l’installazione di impianti di generazione da fonte rinnovabile, principalmente eolica.

Nello specifico, nel porto di Brindisi, in prossimità del varco portuale di Costa Morena Ovest, in una zona adibita a sosta e attesa, saranno attrezzati 20 stalli dedicati a container e mezzi adibiti al trasporto refrigerato di merci legate all’agroalimentare.

Nel porto di Bari, invece, in un’area destinata attualmente alla sosta per autoarticolati, in via iniziale, saranno attrezzati 15 stalli.

In entrambi i porti, inoltre, verranno installati generatori eolici per la produzione di energia elettrica, per una potenza complessiva nominale di 500 KWp (Kilowatt picco), così da garantire l’approvvigionamento energetico del sistema a supporto della logistica e dell’agroalimentare da fonte rinnovabile.

“La nostra priorità era dare un significativo impulso a due settori strategici, l’agricoltura e la pesca, che attraverso un sostegno adeguato possono diventare la chiave di volta per il rilancio dell’economia dei nostri territori - commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi. Per dare ulteriore slancio all’azione, inoltre, abbiamo pensato di offrire agli operatori una serie di servizi gratuiti, in termini di disponibilità di infrastrutture e di servizi energetici e telematici. Interventi che hanno come comune

denominatore un sacro rispetto per l’ambiente. Oltre ai benefici derivanti dallo sfruttamento della risorsa rinnovabile per l’approvvigionamento energetico dei servizi, infatti, vi sarà un notevole impatto positivo derivante dalla migliore organizzazione della logistica che ridurrà notevolmente i tempi di attesa dei mezzi (quindi minori emissioni). Peraltro, grazie alla realizzazione degli stalli organizzati, previsti nel progetto, si registrerà un notevole abbattimento delle emissioni legate alla disattivazione dei motori endotermici a supporto dei mezzi refrigerati. Un ottimo risultato, - conclude Patroni Griffi - frutto di un lavoro di squadra che abbiamo fatto con l’onorevole Mauro D’Attis e il capo di gabinetto della Regione Puglia, Giuseppe Catalano. Entrambi si sono adoperati in maniera significativa e ci hanno supportato affinché il finanziamento andasse a buon fine”.

In sintesi gli interventi progettati sono riconducibili a tre tipologie di attività strettamente interconnesse e complementari per il raggiungimento degli obiettivi di progetto:

- rifunzionalizzazione degli spazi interni ed esterni di un terminal di proprietà dell’Ente, nel porto di Brindisi, finalizzata all’introduzione di specifiche funzionalità al servizio della logistica agroalimentare, tramite interventi volti all’efficientamento della struttura in termini funzionali, formali ed energetici;

- Realizzazione di aree di sosta attrezzate nei porti di Brindisi e di Bari per l’erogazione di servizi in favore dell’agroalimentare, con particolare riferimento alle esigenze dei mezzi di trasporto refrigerati. Al fine di garantire la gratuità dei servizi e limitare l’impatto energetico e quindi ambientale degli stessi, installazione di impianti di generazione da fonte rinnovabile (eolico e in minor parte fotovoltaico) asserviti all’alimentazione delle infrastrutture che saranno realizzate;

- Definizione e implementazione di servizi basati su sistemi informativi e informatici a supporto della logistica, con specifico riferimento all’agroalimentare.

PER LA SICUREZZA IN AMBITO PORTUALE MTS

Insieme AdSP e VF



LIVORNO – Si rafforza la collaborazione interistituzionale fra l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Comando Provinciale di Livorno dei Vigili del Fuoco attraverso la firma dell’atto aggiuntivo all’Accordo Quadro sottoscritto nel 2020.

A Palazzo Rosciano, quartier generale della Port Authority, il presidente dell’Ente portuale Luciano Guerrieri e il comandante Ugo D’Anna, hanno firmato una nuova intesa con l’obiettivo di rafforzare ulteriormente le capacità di soccorso portuale per i porti di

competenza dell’AdSP (Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola).

L’accordo prevede una serie di misure, fra le quali l’acquisto di un’imbarcazione per il soccorso tecnico urgente in ambito portuale da dislocare presso il porto di Piombino. Le nuove attrezzature consentiranno una migliore attività di soccorso nella zona portuale e nelle aree di mare limitrofe di Piombino con possibilità di spingersi agevolmente anche fino all’isola d’Elba. Sarà in oltre a disposizione del nucleo sommozzatori di Livorno per

gli interventi in mare sempre nella medesima area, senza necessità di trasporto imbarcazione, elemento che determinerà una notevole riduzione dei tempi di intervento.

Per l’area portuale di Livorno, invece, sarà ripristinata la funzionalità di una gru da banchina che è particolarmente utile per l’alaggio e varo di imbarcazioni non soltanto dei Vigili del Fuoco ma anche delle forze dell’ordine e del soccorso che ne facciano richiesta.

Soddisfatto il segretario generale dell’AdSP, Matteo Paroli: “L’Autorità di Sistema Portuale ritiene prioritaria l’attenzione agli aspetti di salute e sicurezza del personale che opera in porto o che fruisce dei nostri scali per partenze ed arrivi” ha dichiarato. “In tale contesto risulta fondamentale la collaborazione con il corpo dei Vigili del Fuoco, il cui ruolo centrale è colto non soltanto nelle attività di prevenzione e contrasto degli incendi ma anche in quelle di ricerca e soccorso. Siamo felici di poter rinnovare oggi un’intesa così strategica per i porti di nostra competenza”.

CON L’INIZIO DEI LAVORI DI BONIFICA BELLICA

Ortona consolida banchina Riva



Vincenzo Garofalo

ORTONA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha consegnato negli ultimi giorni dell’anno scorso i lavori per il consolidamento della banchina di Riva nel porto di Ortona. La prima fase dell’intervento riguarderà la bonifica bellica delle aree a terra e degli spazi subacquei interessati dal progetto.

L’AdSP e il raggruppamento temporaneo d’impresa che si è aggiudicato l’appalto, composto

da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime Spa, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo Srl, Seacon e Acale, hanno sottoscritto il certificato di avvio dei lavori che saranno realizzati con i fondi degli interventi per la coesione territoriale e per le Zone economiche speciali del Piano nazionale di ripresa e resilienza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con l’avvio dei lavori sottoscritto, l’AdSP non solo ha centrato l’obiettivo intermedio previsto dal decreto di assegnazione dei fondi del Pnrr, ma lo ha fatto con sei mesi di anticipo.

L’intervento programmato sulla banchina di Riva ha l’obiettivo di consolidarne il primo tratto e il relativo piazzale, che è di una lunghezza di 230 metri e una larghezza di 30 metri. L’appalto è stato affidato per un importo di aggiudicazione di 8.574.000 euro, a fronte di un ribasso del 21,73%. I lavori dell’Autorità di Sistema Portuale consentiranno la riqualificazione

e il potenziamento delle strutture di banchina esistenti per adeguarne la funzionalità ai moderni standard dei traffici commerciali marittimi, per poter poi procedere all’approfondimento dei fondali portuali e adeguarli alle esigenze dei nuovi vettori commerciali dello shipping.

“La consegna dei lavori della banchina di Riva è la reale e concreta azione di avvio di questo progetto, tanto atteso dagli operatori portuali e necessario per il miglioramento dei traffici nello scalo di Ortona - commenta il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo -. Abbiamo raggiunto un obiettivo importante per il futuro del porto, nodo infrastrutturale dell’economia abruzzese, grazie anche alla sinergia con cui agiamo in tutto il nostro sistema portuale con le istituzioni competenti e il cluster marittimo, che ringraziamo per la costante collaborazione”.

CON UN PROSSIMO SERVIZIO FERROVIARIO SPOT DI MERCITALIA

Reefer Taranto-Vespucci



TARANTO – Al servizio di Taranto grazie anche allo sviluppo del polo del freddo, finalmente operativo nell’interporto Vespucci di Guastice. Sul sito “InforMare” si legge che Mercitalia Rail, impresa ferroviaria merci del gruppo Ferrovie dello Stato, e San Cataldo Container Terminal (SCCT), la società del gruppo turco Yilport che gestisce il container terminal del porto di Taranto, hanno siglato un accordo per potenziare la logistica del freddo che prevede l’attivazione di un servizio spot per il trasporto di container

tipo 45R1 refrigerati vuoti dal Molo Polisettoriale del porto pugliese all’Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Guastice (Livorno).

Il treno di lunghezza totale 450 metri per un peso complessivo di 400 tonnellate - continua la nota - con a bordo 24 container di tipo HQ frigo, coprirà una distanza di circa 836 chilometri con lo scopo di riformare i clienti operanti nell’Interporto Toscano di container speciali reefer che rientrano vuoti presso il container terminal di Taranto. La manovra secondaria sarà affidata

alle locomotive da manovra Yilport.

Mercitalia Rail ha evidenziato che il proprio ingresso nel numeroso parco di imprese ferroviarie che già operano nello scalo portuale jonico rappresenta un punto di svolta che potrà garantire un notevole “effetto volano” per lo sviluppo futuro del container terminal di Taranto, considerando inoltre il fatto che per la prima volta per il Polo Logistica del gruppo Ferrovie dello Stato potrà utilizzare come collegamento direttamente il porto di Taranto.

BECCATO DALLE FIAMME GIALLE PER UNA MAXI-EVASIONE

Pane “amaro” per il fornaio



Cesare Antuofermo

LIVORNO – Proseguono incessantemente le attività di polizia economicamente-finanziaria da parte di tutte le Fiamme Gialle della pro-

vincia labronica, coordinate dal Comando Provinciale Livorno, al fine di prevenire e contrastare violazioni nell’ambito dell’evasione fiscale.

A seguito di attività di controllo economico del territorio, connessa all’incrocio di input informativi con analisi delle banche dati in uso al Corpo, le Fiamme Gialle hanno individuato un panificio con rilevanti alert di rischio dal punto di vista fiscale; un’attività molto florida che produce e vende dal pane fresco, alle pizze e “schiacce”, nonché panini e tramezzini. All’esito dei riscontri e delle puntuali contestazioni effettuate dalle Fiamme Gialle sulla base dei plurimi elementi acquisiti, è quindi

emerso come il panificatore in 4 anni abbia omesso di dichiarare al fisco oltre 1,1 milioni euro, con conseguenti violazioni Iva per altri 100 mila euro. Un dettagliato rapporto è stato inoltrato al competente Ufficio dell’Agenzia delle Entrate per le conseguenti determinazioni di accertamento e sanzioni.

È bene ribadire e sottolineare - scrive il comando delle Fiamme Gialle livornesi - come l’evasione fiscale, oltre a costituire una grave violazione in sé, consente agli imprenditori infedeli di sfruttare indebiti vantaggi legati alla possibilità di praticare prezzi inferiori rispetto alle attività economiche che operano nel rispetto delle regole e del mercato.



NERI

SOLUZIONI MARITTIME

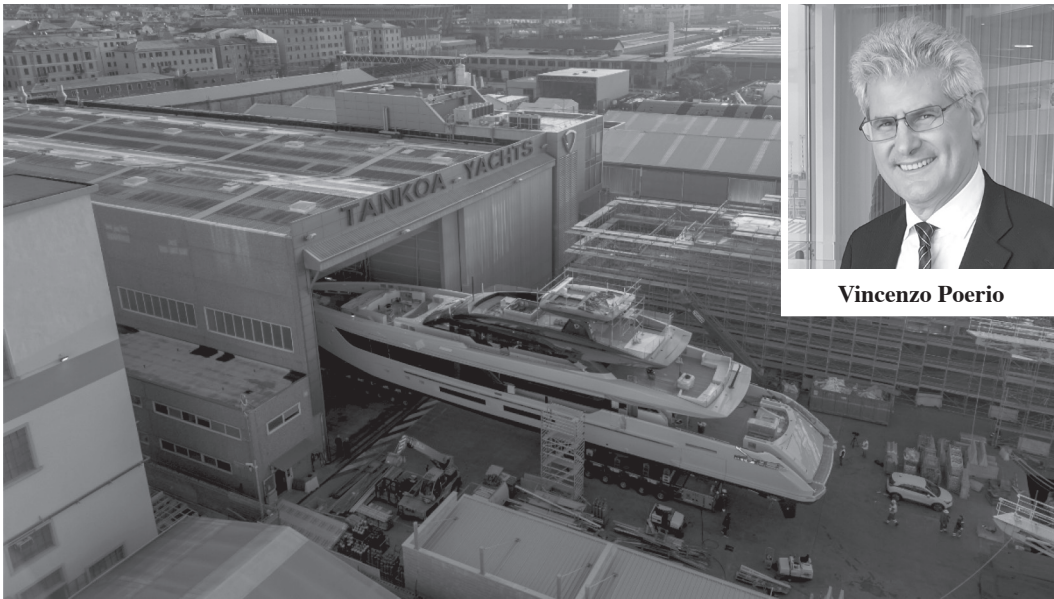
DAL 1895

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



PER AUMENTARE LA PRODUZIONE E IL REFITTING DI SUPER-YACHTS

Tankoa anche a Civitavecchia



Nella foto: Il nuovo sito a Civitavecchia.

CIVITAVECCHIA – L’aveva accennato l’ingegner Vincenzo Poerio, ceo di Tankoa, già lo scorso marzo durante il meeting Superyacht: la crescita tumultuosa del brand richiedeva un nuovo cantiere, per refitting e costruzioni in acciaio. Adesso il cantiere genovese Tankoa Yachts ha confermato in via ufficiale la concessione dell’area ex Privilege all’interno del porto di Civitavecchia, al fine di realizzare un nuovo e moderno polo per la cantieristica navale. Il settore tira e Tankoa cresce, con tanti progetti ancora.

Il cantiere genovese aveva già individuato nel 2021 il sito di Civitavecchia come uno dei potenziali luoghi ideali per le attività produttive delle carpenterie metalliche, degli scafi e delle sovrastrutture, il relativo assemblaggio e il preallestimento di tutti gli yacht. L’allestimento finale resta appannaggio del nucleo storico di Genova.

Una volta a regime - recita il cantiere - Tankoa produrrà quattro yacht all’anno, di dimensioni comprese sopra i 40 metri. Inoltre, in programma per il sito di Civitavec-

chia sono previste ulteriori attività, come quelle di refit nel caso sia disponibile anche un’area a mare per alaggio e varo degli yacht.

Questa operazione prevede un investimento iniziale di 3 milioni di euro, riferito solo all’avvio delle attività di carpenterie di acciaio e alluminio, oltre a quelle di preallestimento. Un primo segmento di investimento che permetterebbe di pianificare e attuare la crescita del cluster locale delle imprese che già possiedono il know how per questo tipo di attività.

“La nostra idea su Civitavecchia è quella di realizzare scafi e internalizzare quindi parte dell’attività di saldatura. Lavori che fino ad oggi sono stati externalizzati e che potremo riportare al nostro interno beneficiando così di un controllo diretto sulla qualità del lavoro svolto” ha spiegato Guido Orsi marketing manager di Tankoa. “A Civitavecchia inizieremo ad operare quasi da subito su un terzo della superficie disponibile sull’ex Privilege”.

Tra gli interventi infrastrutturali

previsti, possiamo citare la costruzione di un pennello e di una vasca di alaggio e varo per l’installazione di un travel lift della portata di 500-600 tonnellate per yacht fino a 60 metri di lunghezza. Per quelli di dimensioni superiori verrà invece utilizzato il bacino galleggiante di 92 metri già di proprietà di Tankoa.

E’ anche prevista la crescita del personale, sia per le diverse funzioni aziendali sia per quelle delle maestranze in collaborazione con i partner di Tankoa; si punta al numero totale di 250-350 persone per i prossimi 5 anni.

L’iniziativa progettata da Tankoa si basa sulla valutazione delle potenzialità dell’area di Civitavecchia per le specifiche lavorazioni della cantieristica, poiché dal punto di vista geografico/territoriale può configurarsi come la naturale estensione dell’attività che si è sviluppata negli ultimi 150 anni nell’area fra Livorno e Genova, dove è concentrato più del 30% della produzione mondiale di megayachts e ove è presente il più grande cluster della nautica mondiale.



Vincenzo Poerio

DAL BOLLETTINO UFFICIALE STILATO DELLA REGIONE

In Campania mare più pulito

NAPOLI – Non è poi tutto negativo, sul piano dell’ambiente, il rapporto sulle coste italiane del sud. È disponibile la nuova classificazione delle acque di balneazione in Campania, propedeutica alla stagione balneare 2024. Aumentano i tratti di mare di qualità “eccellente” (dall’88 al 90% della costa monitorata), grazie ai miglioramenti registrati in provincia di Caserta. Le acque non balneabili restano al 3%.

Sul Bollettino ufficiale della Regione Campania (n.90 del 27 dicembre 2023) è stata pubblicata la delibera di Giunta regionale (Dgrc n.755 del 18.12.2023) che attribuisce a ciascuna acqua destinata alla balneazione la specifica classe di qualità per l’intera stagione balneare 2024. La classificazione è stata elaborata dall’Arpa Campania – in particolare dalla UO Mare diretta dal dottor Giuseppe Onorati – mediante elaborazione statistica degli esiti analitici delle ultime quattro stagioni balneari (2020-2021-2022-2023), così come prevede la normativa vigente di settore. In media, in un anno vengono prelevati, su un totale di circa 480 chilometri di costa campana adibita alla balneazione, all’incirca 2500 campioni e effettuate oltre 5mila determinazioni analitiche per la ricerca degli indicatori di contaminazione fecale (Escherichia coli ed Enterococchi intestinali).

Le acque risultate di qualità sufficiente, buona, eccellente e quelle



Nella foto: Una spiaggia vicino a Caserta.

di nuova classificazione sono da considerarsi balneabili ad inizio stagione balneare ma suscettibili di divieto temporaneo in caso di non conformità registrate nell’ambito dei controlli stagionali. Le acque risultate, invece, di qualità scarsa sono da ritenersi non balneabili per l’intera stagione balneare ma saranno ugualmente monitorate secondo il calendario regionale così da poterne consentire un eventuale recupero.

A inizio stagione i sindaci dei comuni con acque classificate “scarse” nel proprio territorio dovranno emanare un’ordinanza di divieto di balneazione e provvedere, ai sensi del DM 19 aprile 2018, alla trasmissione telematica sul software dedicato del Ministero della Salute; il divieto potrà essere però essere revocato, anche in corso

di stagione balneare, al verificarsi delle condizioni di legge che ne attestino il risanamento (d.lgs. 116/08 e DM 30.03.2010).

Parimenti alla scorsa annualità, così come dal 2018 in poi, si conferma il 97% di costa balneabile a fronte del restante 3% di costa non balneabile (circa 15 km) perché dichiarata di qualità scarsa nella succitata delibera regionale. Resta esclusa dal conteggio la quota di litorale non utilizzabile ai fini balneari, circa 60 chilometri, per la presenza di aree portuali, servizi militari, canali e foci di fiumi non risanabili, zone di aree marino protette.

Per il 2024, rispetto alla scorsa stagione balneare sono ventotto le acque che hanno variato la classe di qualità: ventidue sono migliorate e le restanti sei in peggioramento.

CERTIFICATA DOPO UNA ACCURATA INDAGINE DEL RINA

Parità di genere in Fincantieri



TRIESTE – Fincantieri è il primo gruppo del settore navalmecanico in Italia ad aver ottenuto da RINA la Certificazione sulla Parità di Genere, UNI/PdR 125:2022 a testimonianza dell’impegno del Gruppo per l’equità lavorativa e l’inclusione

all’interno dell’azienda.

La Certificazione sulla Parità di Genere - riferisce Fincantieri - è stata assegnata dopo un processo di valutazione basato su 33 parametri che riguardano aspetti come la cultura e la strategia aziendale, le

opportunità di formazione, crescita e inclusione delle donne, l’equità sul piano delle retribuzioni, oltre a iniziative a tutela della genitorialità e della conciliazione vita-lavoro.

“Fincantieri è fermamente convinta - continua la nota - che la diversità di genere sia un valore fondamentale per il successo del Gruppo e per la società. Ne è testimonianza, ad esempio, il raggiungimento nel 2023 del 34% - ben sopra il target del 25% - di presenza femminile nell’acceleration program “Talent”, destinato a giovani risorse ad alto potenziale che intraprendono un percorso di sviluppo professionale e che rappresentano la leadership del futuro.

“Questa certificazione è un importante riconoscimento del nostro impegno per la parità di genere. Un ambiente di lavoro inclusivo e sensibile alle diversità è fondamentale per la crescita del Gruppo secondo le direttive del nostro Piano di Sostenibilità 2023-2027. Gli ulteriori audit di verifica, previsti nei prossimi anni, saranno per noi uno stimolo per promuovere ulteriormente la partecipazione dei nostri dipendenti: non si tratta di un punto di arrivo, ma di un’importante milestone che ci stimola a continuare a lavorare nella giusta direzione”, ha dichiarato Luciano Sale, Direttore Human Resources and Real Estate.

CON UNA DOTAZIONE DI OLTRE 8 MILIONI DI EURO IN BANDI

L’Università di Pisa chiama il Sud



PISA– Quattro avvisi per un totale di 8.325.000 euro, di cui 3.570.000 euro destinati ed imprese ed Enti locali del Mezzogiorno: è questo l’ammontare dei primi bandi a cascata emanati dall’Università di Pisa per la presentazione, da parte di soggetti esterni, di proposte progettuali di attività di ricerca funzionali alla realizzazione dei progetti PNRR dell’Ateneo.

Finanziati dall’Unione Europea nell’ambito di NextGenerationEU, con fondi MUR PNRR Missione 4 “Istruzione e Ricerca” Componente 2 “Dalla Ricerca all’impresa”, i

quattro bandi rappresentano una grande opportunità per le imprese e gli enti di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, a cui è riservato il 43% delle risorse totali.

Nello specifico è possibile partecipare ai bandi a cascata per l’Ecosistema dell’Innovazione THE – Tuscany Health Ecosystem, che punta all’innovazione nelle scienze e nelle tecnologie della vita in Toscana, e per i seguenti Partenariati Estesi: FAIR, sugli aspetti fondazionali dell’Intelligenza artificiale; NEST, dedicato

alla transizione energetica; HEAL ITALY, con focus sulla diagnostica e sulle terapie innovative nella medicina di precisione.

Le imprese e gli enti hanno tempo fino alle ore 12:00 di lunedì 22 gennaio per partecipare al bando per il partenariato FAIR presentando le proprie proposte. Hanno qualche giorno in più, invece, i soggetti interessati ai bandi per i partenariati NEST e HEAL ITALY, che scadono martedì 26 gennaio alle ore 12:00. È fissata per mercoledì 31 gennaio alle ore 12:00, infine, la scadenza per la presentazione delle proposte relative all’ecosistema THE – Tuscany Health Ecosystem.

Per maggiori informazioni: <https://pnrr.unipi.it/bandi-a-cascata-pubblicati/>.

CON IL PROGETTO EUROPE FOREMAST PER IL TRASPORTO DELLE MERCI

Barche autonome/elettriche sui fiumi



MILANO – Circle S.p.A. (“CIRCLE” o la “Società”) - PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan a capo dell’omonimo Gruppo specializzato nell’analisi

dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l’innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale oltre che nella consulenza internazionale

sui temi del Green Deal e della transizione energetica - comunica che la controllata Magellan Circle si è aggiudicata il progetto Horizon Europe FOREMAST per lo shift modale dal trasporto su gomma a quello marittimo grazie all’impiego di prototipi di imbarcazioni automatizzate, piccole, flessibili e a zero emissioni.

Più in particolare, FOREMAST affronta l’urgente necessità di soluzioni di trasporto sostenibili nelle aree urbane e costiere, puntando a creare un cambio di paradigma verso una logistica più pulita ed efficiente. Il vascello “SFAZ”, sviluppato nell’ambito del progetto, consentirà il trasporto sostenibile delle merci lungo vie navigabili interne, riducendo la congestione stradale, abbassando le emissioni e miglio-

rando l’accessibilità complessiva.

Finanziato dal programma Horizon Europe, FOREMAST destinerà a CIRCLE un contributo di € 235.000 in 36 mesi.

Oltre a Magellan Circle, partecipano all’iniziativa - che ha inizio a gennaio 2024 e si concluderà a dicembre 2026 - 15 partner provenienti da nove diversi Paesi europei.

Ana Paula Mesquita, ceo di Magellan Circle, esprime entusiasmo per l’impatto potenziale del progetto, dichiarando: “FOREMAST rappresenta un passo avanti verso il trasporto sostenibile. I vascelli SFAZ, con il loro basso impatto ambientale, sono pronti a trasformare la logistica urbana e costiera, spingendoci verso un futuro in cui il trasporto più pulito, intelligente ed efficiente diventa realtà”.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



PER LA NUOVA GENERAZIONE DI BATTERIE ELETTRICHE

Ciao al litio, basterà il sale



Nella foto: Saline in Sicilia.

STOCCOLMA – L’azienda svedese Northvolt ha sviluppato con il partner Altris una batteria agli ioni sodio lo stoccaggio di energia, che dovrebbe rendere ancora più competitive le rinnovabili. Anche sui costi, oggi elevatissimi. La tecnologia, facendo a one del litio, potrebbe essere davvero una rivoluzione per la transizione energetica: il litio, infatti, è un materiale la cui estrazione, costosissima, è concentrata in paesi extra europei e fonte di enormi impatti ambientali e sociali.

Il litio è un metallo utilizzato per le sue caratteristiche chimico-fisiche come l’alta conducibilità termica ed elettrica. Pur essendo presentato spesso come la svolta per le tecnologie energetiche. Ha però ricadute tutt’altro che trascurabili.

L’elemento chimico è concentrato in pochi paesi, soprattutto in Cile, Argentina, Bolivia, Australia e Nord America. Per l’Europa è una materia prima critica, della quale siamo dipendenti per l’importazione.

Dal punto di vista ambientale e sociale, inoltre, l’estrazione da miniere è un enorme problema: il

processo, infatti, è molto lungo e comporta un elevatissimo consumo d’acqua, stimato in circa 2 milioni e 300 mila litri per tonnellata di litio estratto. Questo crea a sua volta una forte pressione sulle comunità locali. Nel Salar de Atacama in Cile, il famoso deserto di sale, l’attività estrattiva ha causato la perdita del 65% dell’acqua dolce della regione, con non pochi problemi per le attività lavorative e la vita stessa. La batteria agli ioni sodio è una tecnologia “inseguita” da tempo proprio per i problemi legati al litio. E ora l’azienda svedese ha annunciato di aver convalidato la tecnologia per una densità energetica migliore della categoria, di oltre 160 wattora per chilogrammo.

La cella convalidata di Northvolt - sostiene l’azienda svedese - è più sicura, economica e sostenibile rispetto ai prodotti chimici convenzionali al nichel, manganese e cobalto (NMC) o al fosfato di ferro (LFP); ed è prodotta con minerali come ferro e sodio che sono abbondanti sui mercati globali. Si basa su un anodo di carbonio duro e un catodo

a base di bianco di Prussia ed è privo di litio, nichel, cobalto e grafite. Sfruttando una svolta nella progettazione e produzione delle batterie, Northvolt prevede di essere la prima a industrializzare le batterie a base di bianco di Prussia e a portarle sui mercati commerciali.

La Northvolt ci lavora da tempo: come spiega l’azienda, infatti, la prima generazione di celle agli ioni di sodio è stata progettata principalmente per l’accumulo di energia, mentre le generazioni successive offrono opportunità di maggiore densità energetica con l’obiettivo di consentire soluzioni di mobilità elettrica economicamente vantaggiose.

Il basso costo e la sicurezza alle alte temperature rendono la tecnologia particolarmente attraente per le soluzioni di stoccaggio dell’energia nei mercati emergenti, tra cui India, Medio Oriente e Africa. Inoltre, la tecnologia può essere prodotta con materiali di provenienza locale, contribuendo a svincolarsi da questa pesante dipendenza dall’importazione.

CON UN PROVVEDIMENTO ANNUNCIATO PER FEBBRAIO

Nuovi incentivi all’auto “pulita”

ROMA – Il biennio degli incentivi varati dal governo Draghi nel 2022-2024 si chiude con un secondo flop consecutivo, evidenziando la difficoltà nel promuovere l’adozione di auto elettriche e ibride plug-in. Nonostante gli sforzi, circa 590 milioni di euro, il 51,7% dei 575 previsti per il 2023, rimangono inutilizzati, mettendo in luce una situazione critica in particolare per il fallimento della “spinta” verso l’auto elettrica.

Nel 2023, su un totale di 190 milioni destinati alle auto con emissioni di anidride carbonica comprese tra 0 e 20 g/km, sono avanzati circa 94,5 milioni, mentre su 235 previsti per quelle con CO2 compresa tra 21 e 60 g/km, sono rimasti inutilizzati 202,8 milioni. La domanda è stata positiva solo per le auto elettriche, sfiorando il 50%, mentre il 86% dei fondi destinati alle ibride plug-in è rimasto inutilizzato.

Il secondo flop consecutivo per gli incentivi d’auto è attribuibile principalmente alla riduzione dei bonus, compresi tra 2 e 5 mila euro. Oltre alla riduzione dei bonus, un’altra criticità è l’esclusione delle imprese dalla fruizione



degli incentivi. Queste restrizioni, unite ad altre condizioni come l’abbassamento del tetto di prezzo delle auto elettriche e l’obbligo di immatricolazione entro un periodo limitato, hanno creato una serie di paletti che hanno scoraggiato la partecipazione.

Adesso il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso ha annunciato una riforma che dovrebbe intervenire sulle principali

criticità, prevedendo un aumento dell’entità dei contributi statali e aprendo la partecipazione alle aziende, escludendo solo quelle attive nel commercio di auto. La riforma, con un budget previsto di 570 milioni per il 2024, dovrebbe essere approvata a metà gennaio e entrare in vigore entro la fine di febbraio, puntando dunque a rilanciare gli incentivi e stimolare il mercato delle auto a basso impatto.

AVVIATO DALL’UE CON SETTE PAESI TRA CUI L’ITALIA

Uno studio sulle microplastiche

ROMA – Valutare i possibili effetti sulla salute umana di micro e nanoplastiche inalate o ingerite. È questo l’obiettivo del progetto europeo Polyrisk, al quale partecipano 15 partner di sette paesi Ue, tra cui ENEA e l’Università di Utrecht (Paesi Bassi) nel ruolo di coordinatore. Lo studio prende in esame quante di queste minuscole particelle generalmente invisibili a occhio nudo vengono effettivamente inalate nel nostro corpo in scenari di vita reale come ad



esempio i pedoni in strade trafficate, atleti che si allenano in ambienti chiusi su tappeti erbosi artificiali, oppure operai al lavoro in industrie tessili e della gomma sintetica; per ciò che riguarda l’esposizione da ingestione, saranno realizzati studi sull’acqua potabile.

L’Enea s’impegna a produrre microplastiche simili a quelle ambientali da utilizzare come riferimento per definire i rischi e caratterizzare

i materiali plastici in scenari di vita reale”, spiega la responsabile scientifica del progetto ROMA - Sonia Manzo, della Divisione Protezione e valorizzazione del territorio e del capitale naturale. “Questo progetto – aggiunge – punta anche a colmare le lacune in materia al fine di supportare misure normative che tengano conto di dati e analisi scientifiche sui rischi delle microplastiche per la salute umana”.

CON UNA SERIE DI MACCHINARI DI NUOVA CONCEZIONE

Attacco alla “Pacific Garbage Patch”



Nella foto: Un’immagine del continente di rifiuti.

LOS ANGELES – La più grande isola di plastica del mondo, nota come Great Pacific Garbage Patch, fa un po’ meno paura grazie all’impegno costante degli attivisti dell’Ong The Ocean Cleanup, che utilizzano delle innovative barriere acciappa-rifiuti. La scorsa estate hanno portato a termine la più importante operazione di rimozione di rifiuti di plastica negli oceani: sono oltre 11 le tonnellate di immondizia estratte dal Great Pacific Garbage Patch. E, grazie al nuovo macchinario System 003, l’associazione

punta a fare ancora di più.

*

Un mondo letteralmente invaso dalla plastica: è questo lo scenario della nostra epoca. Basti pensare che sono ben 396 milioni le tonnellate di plastica all’anno che vengono prodotte dagli esseri umani e solo poco più del 20% della plastica viene riciclato o incenerito, mentre la maggior parte va a finire in mare. Questo porta ad un aumento vertiginoso dell’inquinamento negli oceani e nei mari, costituendo

una vera e propria minaccia per l’ecosistema marino, già fragile. Emblema di tutto ciò è la Great Pacific Garbage Patch, chiamata anche “Pacific Trash Vortex” che galleggia nell’oceano Pacifico, tra la California e l’Arcipelago Hawaiano e si muove seguendo la corrente del vortice subtropicale del Nord Pacifico.

La dimensione della Great Pacific Garbage Patch non è conosciuta con esattezza: gli studiosi stimano che oscilli tra i 700.000 km² fino a più di 10 milioni di km², dunque

potrebbe essere equiparata alla superficie della Spagna o addirittura agli Stati Uniti. Questa estensione rende la Great Pacific Garbage Patch l’isola di rifiuti più estesa nel mondo. Gli interventi di pulizia, sia pure benemeriti, ad oggi sono solo punture di spillo...

CON LA FIRMA DELL’ADSP E DELLA REGIONE

Accordo in Versilia anti erosione

CARRARA – Nella sede di Carrara della Camera di Commercio Toscana Nord-Ovest, è stato firmato un accordo per un importante intervento di manutenzione e contrasto dei fenomeni erosivi del sistema costiero apuo-versiliense.

Il documento è stato sottoscritto dal presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva; dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani; dal sindaco di Carrara, Serena Arrighi; dal sindaco del Comune di Massa, Francesco Persiani; dal sindaco del comune di Montignoso, Gianni Lorenzetti; dal sindaco del Comune di Forte dei Marmi, Bruno Muzi; dal sindaco del Comune di Pietrasanta, Alberto Stefano Giovannetti; dal presidente



della Provincia di Massa Carrara, Gianni Lorenzetti e da quello della Provincia di Lucca, Luca Menesini; dal presidente della Camera di Commercio Toscana Nord Ovest, Valter Tamburini. Presenti alla

firma anche il consigliere regionale Giacomo Bugliani, Il presidente dell’ISR, Sergio Chiericoni e Luca Perfetti, dirigente preposto della sede dell’ADSP di Marina di Carrara.

LA RIPRESA DEGLI INCONTRI AL PROPELLER CLUB DI LIVORNO

Merlo e la politica del mare



LIVORNO – Il Propeller Club livornese riprende dopo la pausa delle festività con un interessante incontro che si terrà lunedì 22 gennaio alle 18 nella consueta sede dello Yacht Club sul Forte della bocca.

Presente l'autore, sarà illustrato il volume scritto dal dottor Luigi Merlo, direttore dei Rapporti Istituzionali per l'Italia di gruppo MSC e presidente di Federlogistica, dal titolo: "Rivoluzionare la politica marittima italiana, per un vero ministero del mare".

Interverranno ai lavori sia il Comune di Livorno che la AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. La serata - sottolinea il Propeller - è svolta in interclub con Assimpres di Livorno.

GRUBER
LOGISTICS

we move mountains



POLEMICHE E PROMESSE PER L'EMENDAMENTO AL MILLEPROROGHE

Scontro sugli aiuti ai portuali

ROMA – Il ministero MIT "si è impegnato per presentare un emendamento in sede di conversione del decreto legge Milleproroghe, con la copertura delle somme necessarie, per il proseguo degli aiuti ai lavoratori delle imprese portuali, come già manifestato dal ministro Salvini nel corso del CdM che ha approvato il decreto. Lo abbiamo annunciato e abbiamo preparato l'emendamento". Lo ha detto in una nota il vice ministro al MIT Edoardo Rixi. Un aiuto che di questi tempi, che si preannunciano difficili per le imprese portuali, è particolarmente importante perché incide non solo sui singoli lavoratori ma anche sulle stesse aziende. Sulla mancata



approvazione del provvedimento si erano espressi alcuni parlamentari dell'opposizione ricordando l'importanza dell'aiuto.

"Nel decreto legge inoltre c'è il prolungamento di soli tre mesi - ha ricordato l'opposizione - con 2,2 milioni di euro per coprire gli ammortizzatori sociali, per le Agenzie del lavoro portuale di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, istituite a seguito di crisi aziendali dei terminalisti. Tuttavia, l'Agenzia di Taranto chiuderà a fine giugno 2024 se non interverranno ulteriori misure, mettendo a rischio 339 lavoratori". A anche negli altri porti il disagio della mancata riconferma - ad oggi - viene sottolineato con forza.

PER UN GIRO DEL MONDO DI 121 GIORNI E 50 SCALI

"MSC Poesia" in maxi-crociera

GENOVA – È partita lunedì dal capoluogo ligure MSC Poesia, nave tra le più avanzate della giovane flotta di MSC Crociere e guidata dal comandante Roberto Leotta, per un'indimenticabile viaggio della durata di 121 giorni che toccherà 50 destinazioni in 31 paesi.

La nave ospita a bordo circa 2.300 passeggeri appartenenti a 57 diverse nazionalità diverse che potranno vivere un'esperienza unica nella vita, visitando località di spicco come Città del Capo, Rio de Janeiro, New York oltre a tante altre mete affascinanti e famose per i loro paesaggi naturali come Manaus, Nuuk e Zanzibar.

Anche quest'anno Genova sarà un hub cruciale nelle strategie della



compagnia che, nella sola stagione estiva, posizionerà qui ben 3 navi (MSC World Europa, MSC Seaside, MSC Orchestra), pronte a solcare

il Mar Mediterraneo, a testimonianza della posizione strategica del porto nel contesto turistico internazionale.

In occasione della partenza di MSC Poesia, Gianni Pilato, area manager di MSC Crociere, ha dichiarato: "Genova si conferma anche quest'anno capitale delle crociere intorno al mondo e non solo. I notevoli risultati ottenuti dimostrano l'importanza cruciale del porto ligure nel contesto turistico europeo, con oltre 1 milione di passeggeri trasportati e 260 scali complessivi realizzati nel corso del 2023. Sono risultati notevoli se consideriamo che si tratta di numeri registrati da una sola compagnia, ma non intendiamo fermarci e nel prossimo futuro continueremo a puntare su Genova, città da cui prenderanno il largo anche le prossime crociere intorno al mondo nel 2025 e nel 2026".

CON UN'AREA DI ESPOSIZIONE E VENDITA NELLA PORTA A MARE

Super ship-chandler a Livorno

LIVORNO – "Superyacht Chandlers, azienda leader nel settore provvidoria di bordo e forniture per yacht e navi da diporto ha aperto un nuovo ship-chandler nell'area della Porta a Mare - scrive il suo ufficio stampa - di fronte alle banchine del cantiere navale Azimut Benetti e del futuro marina



Paolo Vannucci

ship-chandler) per offrire ai nostri clienti i migliori servizi e forniture nautiche su Livorno" afferma il dottor Paolo Vannucci, amministratore delegato di Superyacht Chandlers.

Vannucci ha "spiegato" questa acquisizione dicendo che "sarà solo l'inizio di una lunga sinergia per sviluppare anche sul porto di Livorno (su cui da anni Superyacht Chandlers già effettuava consegne giornaliere ai propri yachts ormeggiati in porto) il settore ship-chandling dedicato al diporto.

Superyacht Chandlers dispone su Viareggio di ulteriori spazi commerciali e magazzini per totali 2.600 metri a Viareggio che verranno subito utilizzati per creare sinergia tra le due realtà e arrivare a rappresentare su Livorno "l'one stop shop", per tutto ciò che può servire ad una nave da diporto che faccia scalo per attività di riparazione o per turismo nel porto di Livorno.

turistico che sta ormai prendendo forma.

Sede principale a Viareggio, dall'anno della sua fondazione (il 2012) a oggi è uno dei principali player italiani nel campo del settore ship-chandler e forniture navali con servizio dedicato agli equipaggi, ai cantieri navali e alle ditte artigiane della filiera nautica.

L'azienda - partecipa al Gruppo Vannucci - si avvale di un team di professionisti in grado di consigliare efficacemente i propri clienti e di consegnare un catalogo molto ampio di ricambi, forniture e attrezzature varie in tempi record.

La posizione privilegiata del nuovo punto vendita di Via Edda Fagni 73/75, che è sede sia dello

ship-chandler che degli uffici dell'agenzia marittima - nel cuore del futuro porto turistico di Livorno, è già molto apprezzata dagli equipaggi degli yacht, che possono contare sulla massima comodità e consegne direttamente a bordo" - spiega una nota del Gruppo Vannucci, - già operativo a Livorno e in Toscana dal 2008 con il settore agenzie marittime e servizi per yachts di cui è il principale player.

"L'acquisizione degli ampi spazi che si sviluppano su due piani per una superficie di circa 1000 metri tra uffici, magazzini e depositi è stata formalmente completata pochi giorni fa e siamo già pienamente operativi e complementari su entrambi i fronti (agenzia di yacht e

G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING

*Spedizioni
Internazionali
Marittime
Operatori Doganali*

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

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

**William
Shepherd**
port agents since 1875

Via dei Fulgidi, 6 - 57123 - Livorno - Italy - Tel. +39 0586 214611 Fax +39 0586 214625
agency@fanfani.eu - tuscania@fanfani.eu - shepherd@fanfani.eu - http://www.fanfani.eu

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu

NELLA PIÙ DURA REGATA DEL MONDO TRA AUSTRALIA E TASMANIA

“Alive” sbaraglia tutti



HOBART – Duncan Hine e il suo equipaggio, tutto di atleti della Tasmania, hanno dovuto aspettare fino alla mattina dopo il loro arrivo, quando il Cruising Yacht

Club of Australia ha dichiarato “Alive” vincitore della prestigiosa Tattersall Cup, il primo premio della massacrante regata Sydney-Hobart tra l’Australia orientale e

la Tasmania. Si tratta di una delle regate più dure del mondo, spesso funestata da morti e dispersi. Vi partecipò anni fa, piazzandosi più che onorevolmente, anche la vecchia “Alfa Romeo” con bandiera ed equipaggio italiani.

“Alive”, armatore Phil Turner, è il vincitore assoluto della 78esima Rolex Sydney Hobart Yacht Race; per il Reichel/Pugh 66 è la seconda vittoria in cinque anni nella superclassica offshore. È anche la quinta di una barca della Tasmania nella regata australiana del Cruising Yacht Club.

Il risultato segna anche una prestazione eccezionale per lo studio Reichel/Pugh, poiché i primi tre classificati in assoluto provengono dal loro gruppo di progettazione, con l’RP72 URM Group che è arrivato terzo sul traguardo per il secondo assoluto e l’RP69, Monneypenny, che ha ottenuto il terzo posto assoluto.

NELLE TRE GIORNATE DELLE REGATE DI NATALE TROFEO PUISSEBUR

Le “star” di Viareggio a Nizza



Nella foto: Il team viareggino a Nizza.

VIAREGGIO – Si è conclusa nelle acque di Nizza la tradizionale 66° Régate de Noël - Trophée Jacques Puissebur, la regata internazionale riservata alla Classe Star, ISCRA Historical Event SSL event organizzato su tre giornate dal Club Nautique de France (www.cnice.fr).

Otto le regate disputate complessivamente dai sedici equipaggi in gara.

Il presidente onorario del Club Nautico Versilia Roberto Righi e Davide Mugnaini, protagonisti

di due primi di giornata, hanno concluso in seconda posizione assoluta (20 punti 5,2,1,2,7,1,2,7) anticipati dai tedeschi Philipp Rotermond-Tom Huber (11 punti; 3,1,1,1,1,2,1,2) e seguiti dai portacolore di casa Jean Gabriel Charton-Olivier Terrol (29 punti; 2,5,7,7,2,7,5,1).

Roberto Righi e Davide Mugnaini si sono inoltre aggiudicati la vittoria nella Categoria Extalder Grand Master.

Per un solo punto di differenza dal terzo, invece, l’altro equipaggio

viareggino in gara, quello formato a Marco Viti e Alessandro Cattaneo, protagonista della regata d’apertura, ha chiuso in quarta posizione assoluta (Società Velica Viareggina 30 Punti; 1,6,13,5,4,6,3,5) mentre i compagni di Circolo Graziano Bonanno e Giovanni Giorgioli al 10° (SVV 60 punti; 9,11,3,12,8,10,7).

Per gli altri azzurri in regata, un 14° per Alessandro Zilioli con Alice Chiappori (89 punti) e un 16° per Donato Di Paola con Vincent Perruin (100 punti).

UNA DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE NAZIONALE ETTORE

Per FIV, 2023 straordinario



Francesco Ettore

ROMA – In un anno che si è chiuso per l’Italia con grandi successi in campo sportivo i risultati sono da considerare straordinari anche per la Federazione Italiana Vela, caratterizzato da numerosi primati in diverse classi. Così il presidente nazionale della FIV Francesco Ettore in una intervista dei giorni scorsi.

“Il 2023 è stato davvero eccezionale per la Federazione Italiana Vela. Abbiamo registrato successi sportivi significativi in molte classi, dai giovanissimi alle Classi Olimpiche e alla vela oceanica. Eviterei di fare un elenco dettagliato, anche

perché sarebbe lunghissimo; ma sono estremamente orgoglioso di tutti i nostri atleti vincenti e del movimento che sta rendendo la vela italiana una delle più competitive a livello mondiale. Quest’anno anche il numero dei tesserati tornato saldamente a superare i 150.000 iscritti (157.278 ndr) dimostra come la direzione presa sia quella giusta. La visibilità della Federazione e della Vela in generale è costantemente aumentata creando un circolo virtuoso all’interno del quale siamo motore e volano per sport e aziende che si inseriscono in questo percorso.”

NELLA VERSIONE PIÙ AMBIENTALISTA DELL’ARCA

Noè non sembra convinto...



— Preferivo l’idea dell’Arca.

LIVORNO – I cambiamenti climatici hanno avuto i loro epigoni con la celebrazione del diluvio universale anche da parte della Bibbia. Dove Noè ha fatto una splendida figura come salvatore delle specie animali che il suddetto diluvio avrebbe altrimenti cancellato dalla Terra.

Celebrato dal mito, il povero Noè deve però fare ciclicamente il conto con la satira: che non perdona nemmeno coloro che furono pedonali, come Noè, dallo stesso Onnipotente... E se il mito racconta di un Noè alla deriva sull’arca, cioè su una specie di maxi-serraglio galleggiante, nella nostra era di ecologia che non rinuncia a controllare la navigazione, ecco la versione più attuale dell’arca. Con il buon Noè giustamente perplesso...

PER LE ULTIME FESTE D’INIZIO ANNO DEDICATE AI PIÙ PICCINI

Befana e mago a Cala de’ Medici



ROSIGNANO – Il nuovo calendario di eventi al porto turistico di Rosignano si è aperto con la “Befana al porto”, un pomeriggio tutto dedicato ai più piccoli in compagnia di Badali Bimbi Asd tra animazione itinerante, tanti giochi e divertimento, musica e baby dance, premi: e in più un ospite speciale, una Befana acrobatica, che si è calata dal primo piano portando doni e dolci. L’evento, a ingresso libero, ha avuto luogo sabato dalle 15 alle 17 nel borgo del centro commerciale di Marina Cala de’ Medici.

Domenica 21 gennaio tornerà invece Gianluca Pannocchia, il mago dei bambini, con uno spettacolo di magia colorato e divertente. Tutti gli eventi sono organizzati da Marina Cala de’ Medici, Yacht Club Cala de’ Medici e Borgo Cala de’ Medici in collaborazione con Badali News. È possibile consultare il programma completo sul sito www.marinalademedici.it.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION TUNISI

AUSTRAL S.R.L.

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Rivoluzione auto elettrica

Gioia Tauro dove c'è più disponibilità di aree. Cosa si prospetta da domani e per quali motivi?

È innegabile che vi sia una concorrenza serrata tra i vari scali nazionali ed esteri per assicurarsi porzioni sempre più grandi dei traffici attuali e di quelli futuri. Chi offre più spazi per la movimentazione delle merci parte certamente avvantaggiato, ma la strategicità della posizione geografica resta un valore altrettanto importante su cui ogni porto può puntare per attrarre traffici: è questo, certamente, il caso di Livorno, porta d'ingresso e di uscita di auto non solo per il Centro/Nord Italia ma anche per il Centro Europa.

In generale, siamo fiduciosi che tutti gli scali italiani saranno in grado di mettere a disposizione dei carrier quegli spazi necessari per servire in maniera ottimale sia i traffici in ingresso e uscita che quelli in trasbordo.

Il Gruppo Grimaldi sta realizzando una imponente "campagna acquisti" di terminal, specie (ma non solo) in Mediterraneo.

Il nostro Gruppo sta effettivamente espandendo in maniera significativa la propria rete di porti e terminal portuali. Attualmente sono oltre 20 i terminal portuali gestiti dal Gruppo Grimaldi in Europa, nel Mediterraneo ed in Africa, per una superficie totale che supera i 6 milioni di metri quadrati.

E di pochi giorni fa, come già avete pubblicato, la firma ad Atene del contratto per l'acquisizione della maggioranza del porto di Heraklion, il più importante dell'isola di Creta, mentre a ottobre abbiamo ufficialmente preso il controllo dello scalo di Igoumenitsa, porta d'ingresso della Grecia occidentale e, più in generale, della penisola balcanica. Alcuni mesi prima avevamo già acquisito asset strategici e una concessione ventennale nel porto di Amsterdam.

Tale espansione è assolutamente strategica, se non indispensabile, per garantirci gli spazi necessari per movimentare i volumi sempre maggiori di rotabili che il nostro Gruppo trasporta ormai in tutti e cinque i continenti.

Il vostro piano di investimento in nuove navi va avanti. Quantene avete in costruzione attualmente?

Attualmente abbiamo 22 navi in costruzione, di cui 17 Pure Car & Truck Carrier per il trasporto di auto nuove, ciascuna con una capacità di circa 9.000 CEU (Car Equivalent Unit). Nel nostro portafoglio ordini ci sono, inoltre, tre navi con/ro della classe G5 dalla capacità di 4.700 metri lineari, 2.500 CEU e 2.000 TEU ciascuna, e due navi della classe GG5G, ognuna con una capacità di oltre 500 semirimorchi. Per tutte queste nuove unità, la consegna è prevista tra il 2024 e il 2027.

Che influenza avrà sui traffici auto la recente criticità del Mar Rosso e Suez per gli attacchi alle navi dallo Yemen?

La situazione geopolitica che stiamo vivendo oggi (guerra Russia-Ucraina, crisi mediorientale, rischio di un conflitto nello Stretto di Taiwan) è senz'altro fonte di grande incertezza per il commercio mondiale. Nel caso del Mar Rosso, qualora la situazione si dovesse ulteriormente deteriorare, gli operatori marittimi si vedrebbero costretti a far circumnavigare l'Africa alle proprie navi; ciò si tradurrebbe in un aumento dei transit time e in costi maggiori di trasporto a causa della maggiore distanza percorsa.

Confidiamo, però, che la comunità internazionale prenda al più presto, come ha iniziato a fare, tutte le misure necessarie affinché possa proseguire in sicurezza il commercio di beni su una rotta così importante come quella tra l'Asia e il Mediterraneo. In questo senso, fa ben sperare la recente notizia che anche altre varie nazioni dispiegheranno unità navali nel Mar Rosso al fine di prevenire futuri attacchi a navi mercantili e sorvegliare il transito di quest'ultime in un'area attualmente così sensibile."

Mediterraneo e il "lamento

Centrale, il che vuol dire anche all'Italia. Ci stanno rimettendo tutti: i caricatori, i clienti, i terminal, fino al resto della catena logistica. L'impotenza dell'ONU, già evidenziata dal sempre minore impegno contro il quotidiano massacro dell'Ucraina, è confermata anche sul Mar Rosso. Ma ci sono spiegazioni evidenti: dietro gli Houthis dello scalcinato Yemen c'è il babau dell'Iran, nella sua crociata anti Occidente. E nessuno ha davvero voglia di un'altra tragica guerra totale, con le tante guerre parziali che funestano questo inizio d'anno.

Ah, una curiosità (un po' di malaugurio): il nome in arabo dello stretto di Bab-el-Mandeb tradotto in italiano, significa: "la porta del lamento funebre". (A.F.)

Reti TEN-T, tutto nuovo

confronti di trasporti più ecologici. Gli Stati membri decideranno come dare priorità ai progetti di interesse comune in linea con requisiti tecnici e prioritari realistici volti a realizzare un'infrastruttura unificata, ad alte prestazioni e pienamente interoperabile per contribuire alla decarbonizzazione del settore dei trasporti e alla sua multimodalità. Tali requisiti, stabiliti dal nuovo regolamento, sono proporzionati ai benefici attesi, alle funzionalità e agli investimenti necessari da parte degli Stati membri. L'accordo provvisorio tiene conto, inoltre, delle risorse finanziarie disponibili degli Stati membri, oltre che delle esigenze di investimento per lo sviluppo delle infrastrutture, che potrebbero essere piuttosto elevate, in particolare per quanto riguarda la rete TEN-T globale.

L'approccio a 3 livelli della proposta della Commissione è stato mantenuto attraverso lo sviluppo o l'ammodernamento della rete TEN-T in tre fasi: fino al 2030 per la rete centrale, fino al 2040 per la rete centrale estesa e fino al 2050 per la rete globale. Il nuovo termine intermedio corrispondente al 2040 è stato introdotto per portare avanti il completamento di progetti su vasta scala, principalmente transfrontalieri, come i collegamenti ferroviari mancanti, prima del termine fissato per il 2050, che si applica alla più ampia rete globale. Ad esempio, per il 2040 dovranno essere completati nuovi collegamenti ferroviari ad alta velocità tra Porto e Vigo e Budapest e Bucarest. Per far sì che la pianificazione delle infrastrutture risponda alle reali esigenze operative, e tramite l'integrazione di ferrovie, strade e vie navigabili, il nuovo regolamento crea inoltre nove "corridoi di trasporto europei", che sono della massima importanza strategica per lo sviluppo di flussi di trasporto merci e passeggeri sostenibili e multimodali in Europa.

I co-legislatori hanno riconosciuto l'importanza delle ferrovie nel passaggio a modi di trasporto sostenibili e hanno concordato nuovi requisiti che potrebbero, in linea generale, contribuire al trasferimento modale e a prestazioni migliori della futura rete ferroviaria TEN-T. Le disposizioni concernenti l'implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) sulla rete centrale estesa e sulla rete globale, la migrazione allo scartamento nominale secondo la norma europea, l'aumento del numero di treni merci aventi una lunghezza di 740 m e la velocità minima di linea pari a 160 km/h per i treni passeggeri sono state concordate dai co-legislatori al fine di garantire una capacità sufficiente e la fluidità delle operazioni di trasporto ferroviario senza interruzioni sull'intera rete TEN-T. Inoltre, l'accordo provvisorio prevede l'inclusione, negli articoli del regolamento TEN-T riveduto, di requisiti operativi per i corridoi ferroviari merci in quanto sono considerati inseparabili dai requisiti dell'infrastruttura. Nel complesso, l'accordo di compromesso garantisce collegamenti ferroviari migliori e più rapidi per i passeggeri e le merci, nonché una migliore integrazione dei porti, degli aeroporti e dei terminali merci multimodali nella rete TEN-T.

L'accordo provvisorio ha confermato l'esigenza, per gli Stati membri, di disporre della flessibilità necessaria per affrontare la sicurezza stradale in modo adeguato alle condizioni locali piuttosto che applicare una serie universale di norme stradali. Tutte le strade della rete centrale e della rete centrale estesa saranno appositamente progettate, costruite o ammodernate per il traffico motorizzato, prevedendo carreggiate distinte per le due direzioni di traffico, separate l'una dall'altra da una fascia divisoria non destinata alla circolazione o, in via eccezionale, da altri mezzi. Inoltre, i co-legislatori hanno concordato

lo sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette nella rete centrale e nella rete centrale estesa per garantire migliori condizioni di lavoro e di riposo per i conducenti professionisti. Tali aree saranno sviluppate entro una distanza massima media di 150 km nella rete centrale e nella rete centrale estesa.

Al fine di aumentare l'uso di modi di trasporto sostenibili e ridurre il numero di voli nazionali, il nuovo regolamento sostiene fermamente l'obiettivo di migliorare la connettività degli aeroporti con i servizi di trasporto ferroviario. Gli aeroporti delle principali città europee con un traffico totale annuo di passeggeri superiore a 12 milioni di passeggeri saranno pertanto collegati alla rete ferroviaria trans-europea, compresa, ove possibile, la rete ferroviaria ad alta velocità, rendendo possibili servizi a lunga distanza entro il 31 dicembre 2040.

In risposta all'impatto della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e per garantire una migliore connettività con i principali paesi vicini, il nuovo regolamento prolunga quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T verso l'Ucraina e la Moldova, declassando allo stesso tempo i collegamenti transfrontalieri con la Russia e la Bielorussia. In seguito all'accordo provvisorio i lavori sul regolamento riveduto proseguiranno a livello tecnico. Una volta conclusi, la presidenza intende trasmettere il testo ai rappresentanti degli Stati membri (Coreper) per approvazione.

L'atto legislativo dovrà quindi essere sottoposto a una meticolosa messa a punto da parte dei giuristi-linguisti prima di essere formalmente adottato dai co-legislatori ed entrare in vigore.

Lavoro portuale

Edoardo Rixi che ha la delega alla portualità - ha approvato due disposizioni importanti sul lavoro portuale.

Di fatto viene prolungata l'operatività dell'Agenzia per la somministrazione e la formazione del lavoro nei porti di transhipment di Gioia Tauro e Taranto e viene estesa alle Autorità portuali - anche per il 2024 - la possibilità di sostenere economicamente le imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi portuali, nonché i soggetti fornitori di lavoro temporaneo, negli scali nazionali.

"Un passo avanti - ha commentato Rixi - a sostegno di un comparto fondamentale per mantenere efficienti flussi commerciali e contribuire alla crescita economica".

Nuovo record a Gioia Tauro

porti italiani. Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli: "Voglio com-





SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO
OGNI MERCOLEDÌ E SABATO

COLLEGAMENTO
LIVORNO / TUNISI

ROTABILI – CONTAINERS – MAFIS

Via dell'Ufficio dei Grani, 9 – Livorno
Tel. 0586 883566
austral@austral.it
www.australagenziamarittima.it

plimentarmi con l'armatore MSC e con la società MCT, che gestisce il terminal container, per l'ottimo lavoro svolto nel mantenere alte le performances del nostro scalo portuale. Mi rivolgo, altresì, con sentita stima alle maestranze portuali, che sono il nostro fiore all'occhiello, a cui va il merito d'aver lavorato con

spirito d'attaccamento e abnegazione, affinché il porto tagliasse questo ambito traguardo". Agostinelli glissa, per ora, sul ricarico degli ERTS sui container, una penalizzazione pesante per il suo porto. Ma è anche consapevole che con il gruppo MSC alle spalle, il porto saprà superare anche questa burrasca.

-- ALL'INTERNO --	
Più logistica a Bari e Brindisi.	a pag. 3
Reefer Taranto-Vespucci.	a pag. 3
Insieme AdSP e VF.	a pag. 3
Ortona consolida banchina Riva.	a pag. 3
Pane "amaro" per il forno.	a pag. 3
Tankoa anche a Civitavecchia.	a pag. 4
L'Università di Pisa chiama il Sud.	a pag. 4
In Campania mare più pulito.	a pag. 4
Parità di genere in Fincantieri.	a pag. 4
Barche autonome/elettriche sui fiumi.	a pag. 4
Ciao al litio, basterà il sale.	a pag. 5
Attacco alla "Pacific Garbage Patch".	a pag. 5
Nuovi incentivi all'auto "pulita".	a pag. 5
Uno studio sulle microplastiche.	a pag. 5
Merlo e la politica del mare.	a pag. 6
Scontro sugli aiuti ai portuali.	a pag. 6
"MSC Poesia" in maxi-crociera.	a pag. 6
Super ship-chandler a Livorno.	a pag. 6
"Alive" sbaraglia tutti.	a pag. 7
Befana e mago a Cala de' Medici.	a pag. 7
Le "star" di Viareggio a Nizza.	a pag. 7
Per FIV, 2023 straordinario.	a pag. 7
Noè non sembra convinto...	a pag. 7
Torre dei venti da ridare al mare.	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI - Lavoratori e lavoro: persistenza e dinamismo in porto - AdSP MTS.	a pag. 10



S·INT·A SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS

**Tecnici della distribuzione
per gomma naturale e lattice**



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

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



SOLUZIONI EVOLUTE
PER IL TUO MAGAZZINO

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

DALMINE LOGISTIC SOLUTIONS

la pagina dei lettori

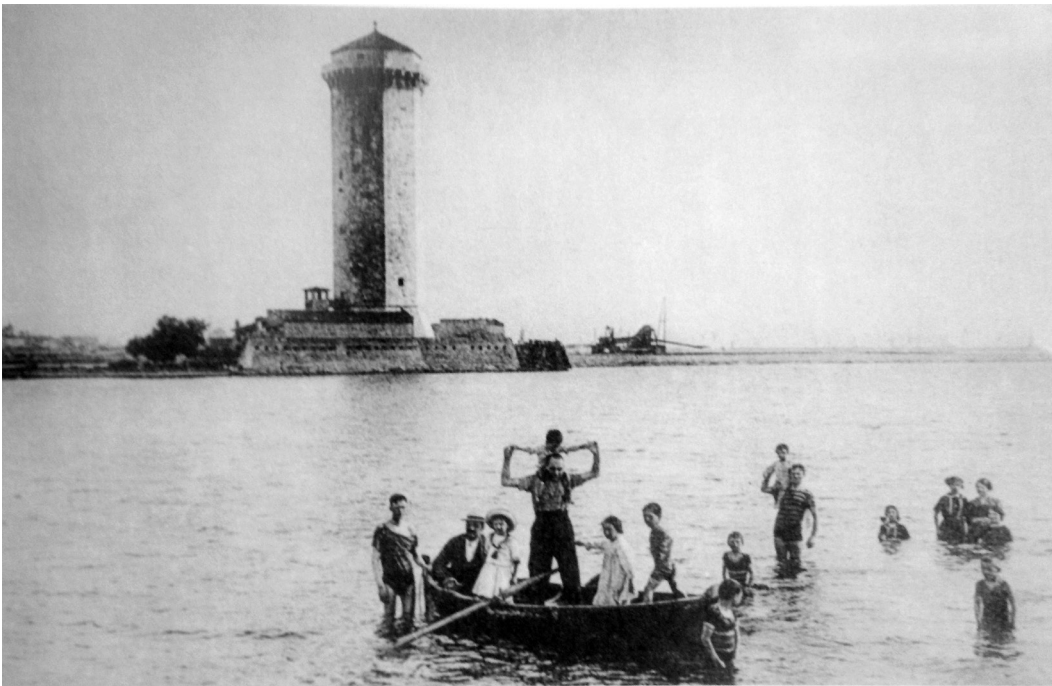
la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

la pagina dei lettori

Torre dei venti da ridare al mare



Nella foto: La torre quando era ancora sul mare.

Tra i progetti annunciati dall'AdSP livornese per la valorizzazione culturale e storica dei più famosi monumenti portuali, quello che riguarda la Torre del Marzocco, detta anche “dei Venti” è oggetto dei dubbi di un lettore, Nello Filippi dell'isola d'Elba.

Mi ha meravigliato leggere sulle vostre pagine che la Torre del Marzocco, uno dei simboli del porto pisano del quindicesimo secolo, sarà di nuovo “riportata mare”: visto che tutta l'area dove sorge è ormai un terminal contenitori e l'intervento propagandato consiste nel farci intorno solo un fossetto di pochi metri...

*

La nota continua, ipotizzando uno spreco di risorse e probabili blocchi dello scavo del “fossetto” (l) per affioramenti di altre vecchie opere da salvaguardare.

La chiudiamo qui, per brevità, sperando che il lettore non pensi a una censura, visto che la sostanza all'intervento è rispettata. Per quanto ci riguarda, dobbiamo riconoscere che oggi la splendida torre esagonale di marmo, attribuita a qualcuno addirittura al Brunelleschi, non potrebbe tornare sul mare viste le trasformazioni di tutta l'area. Però il progetto del “fossetto” fa parte di un piano ben più vasto e articolato di allargamento del canale di ingresso in Darsena Toscana, indispensabile per aprire il porto industriale di Livorno alle navi delle ultime generazioni. A quel punto, visto che l'allargamento del canale sfiorerebbe le basi della torre, ben venga il ripristino delle sue radici sull'acqua: con l'auspicio che ne venga poi valorizzata anche la fruizione, trattandosi di un vero capolavoro d'epoca della repubblica di Firenze.



FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

www.lorenziniterminal.it



LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

LA GAZZETTA MARITTIMA

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica



SELETTED SECONDARY FIBERS





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

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.



DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division



DCS FIORINI
international freight forwarders



DCS GROUP
SINCE 1874

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

delcoronascardigli.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Italian Port Days

sezione Picena e alla nuova sezione Romana. Alle 18, nel Salone delle Feste del Museo, Giovanni Seneca, musicista e direttore artistico di Adriatico Mediterraneo, presenterà “Tracce”, recital per chitarra e battente. Domenica 14 gennaio, alle 11, al Teatrino del Piano andrà



Chiudiamo parlando di vil denaro. I ricconi che hanno puntato sulle nuove tecnologie hanno incrementato la loro ricchezza del 48% nel 2023, pari a una cifretta di 568 miliardi di dollari. In testa a tutti c'è Elon Musk (Tesla e Space X) seguito dal francese del lusso Bernard L. Arnaud (Christian Dior, Bulgari, Fendi, Gucci, Vuitton, etc) che ha un patrimonio di circa 198 miliardi di dollari, ma è l'unico a non puntare sulle tecnologie ma sul prendere soldi agli altri ricchi...



L'Epifania di sabato scorso "tutte le feste ha portato via". Sappiamo che ricomincia la corsa: tutte le mattine il leone deve correre di più perché altrimenti la gazzella gli scappa: e la gazzella deve correre di più per scappare al leone. Ci dice qualcosa?



in scena “Storie di mare sulla cresta dell’onda – Storie a poppa”, letture per i bambini dai 5 anni a cura di Marche Teatro-Teatro del Canguro. Il programma proseguirà venerdì 19 gennaio, alle 17, al Museo Archeologico Nazionale delle Marche dove si terrà la visita guidata alla sezione Picena e alla nuova sezione Romana. Alle 18, nel Salone delle Feste del Museo, “Ethnic Project” di Danilo Di Paolonicola, concerto per organetto e fisarmonica. Domenica 21 gennaio “Porto svelato” proporrà la visita guidata al laboratorio Bottega Tintura in piazza del Plebiscito, un’esperienza per adulti e bambini su “I colori ritrovati” con Massimo Baldini. Venerdì 26 gennaio, alle 17, al Museo Archeologico Nazionale delle Marche la terza data per la visita guidata alla sezione Picena e alla nuova sezione Romana. Alle 18, nel Salone delle Feste del Museo, “A voce nuda” con Anissa Gouizi e Frida Neri, concerto per voci, tamburi a cornice, chitarra flauto e loop station. Il programma di “Porto svelato” si chiuderà domenica 28 gennaio, alle 11, al Teatrino del Piano dove andrà in scena “Storie di mare sulla cresta dell’onda – Storie a prua”, letture per i bambini dai 5 anni a cura di Marche Teatro-Teatro del Canguro. “Il porto rappresenta il lavoro e l’economia ma è anche uno dei luoghi simbolici della storia e della cultura di Ancona - afferma Vincenzo Garofalo, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale -. Con “Porto svelato” desideriamo collegare il ricco patrimonio culturale portuale con quello della città grazie ai partner di eccellenza con cui realizziamo questo progetto, Adriatico Mediterraneo, Museo Archeologico Nazionale delle Marche, Teatro del Canguro, e con cui costruiamo un percorso per svelare alcuni frammenti di quella che è l’importante relazione porto-città”. Tutti gli appuntamenti sono ad ingresso gratuito e su prenotazione. Per informazioni adriaticomediterraneo.stampa@gmail.com tel. 353-4139087.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Lavoratori e lavoro: persistenza e dinamismo in porto”

AdSP MTS

Pacini editore



Nella collana “Porti e dintorni”, creata dall’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale - spiega la controcopertina del bel volume della Pacini - questo titolo rappresenta la terza uscita: in un’operazione che “mira a proporre in maniera divulgativa le prospettive dell’attualità dei porti, o uno sguardo al passato e una proiezione al futuro”.

Non si tratta di un comune pamphlet, ma di un corposo volume di circa 180 pagine in ricca carta patinata, con illustrazioni spesso a tutta pagina che si rifanno alla storia non solo strettamente del porto, porto, ma anche - specie nella parte iniziale - del cantiere navale Fratelli Orlando delle sue maestranze. Presentazione e spiegazione, sulla base delle normative che spingono le AdSP a occuparsi anche della storia e della culturale loro porto, sono affidate sia al presidente Luciano Guerrieri sia al segretario generale Matteo. Seguono, in appendice dopo la parte centrale alla ricostruzione storica del porto, appendici affidate rispettivamente a Enio Raugei, presidente della Compagnia Portuale Livorno, a Yari De Filicaia, presidente di Uniport Servizi ed a Francesco Gazzarri, presidente della Compagnia Portuali di Piombino.

Sono relazioni brevi, queste ultime, che si soffermano alla nascita e sulle funzioni della manodopera portuale, con le evoluzioni legge alle normative, ai tempi e alle tecnologie. Relazioni dalle quali traspare però la riaffermazione di un ruolo ancora vitale, insieme a qualche accenno - sfumato ma avvertibile - di un passato più pregnante.

La parte centrale del volume (“Tra Medioevo ed Età Moderna”) è affidato a Olimpia Vaccaro, coordinatore esecutivo del Centro Studi Mediteranei Tangheroni, che ha sviluppato in termini chiari e appassionanti la storia della nascita, della crescita, delle crisi e dei rilanci del porto, il tutto visto dalla prospettiva del lavoro: lavoro che nell’era della crescita fu di uomini liberi e di schiavi, di livornesi (pochi) e di bergamaschi, di valtellinesi e di svizzeri, ma tutti sotto il ferreo coordinamento dei Medici di Firenze.

Altri interessanti saggi riguardano specificamente grandezza e decadenza del “potere” dei portuali (Andrea Addobbati), la vita sulle banchine nell’Ottocento (Giorgio Mandalis), le trasformazioni del lavoro e delle strutture nel Novecento (Maurizio Bettini), la riforma dei porti del 1994 con i successivi interventi fino al giorno d’oggi (Claudio Capuano), e infine un capitolo affidato a Barbara Bonciani, assessore al porto del Comune, dove si tracciano le storie delle donne portuali, con i primi approcci e le realtà d’oggi.

Nella sostanza dunque, una summa storico-giuridica da non perdere, anche e specialmente per i suoi riflessi sugli aspetti umani del lavoro portuale.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



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

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

www.savinodelbene.com