



LA GAZZETTA MARITTIMA

PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Abbonamento annuo Italia € 105, estero via aerea € 170.

Anno LIV n. 3

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 12 GENNAIO 2022

CON L'IMPEGNO DI FIRMARE GLI ACCORDI ENTRO GIOVEDÌ 20 GENNAIO

Moby verso il salvataggio

Prevista una cura dimagrante anche con la cessione del ramo rimorchiatori e di alcune navi - Flotta e gestione operativa divise

MILANO - Sarebbe una cura dimagrante notevole, ma anche una "newco" ripulita e con la scissione tra la gestione operativa del gruppo e la proprietà della flotta. Così, da quello che si evince dall'incrocio dei dati forniti dalle banche e dai creditori, il salvataggio del gruppo Moby: che ha come limite temporale massimo, per essere sottoscrittore il 20 gennaio prossimo.

In questi giorni circolano informazioni e anche indiscrezioni sugli sviluppi degli accordi, che sarebbero già stati raggiunti con i rappresentanti dei creditori e sarebbero in fase conclusiva con le banche, in particolare con quelle più esposte che sono Intesa Sanpaolo, Uncredit e Monte dei Paschi.

Tra gli impegni già concordati ci dovrebbe essere la vendita del comparto rimorchiatori e di almeno cinque navi, che avrebbero già trovato eventuali gruppi armatoriali interessati.

Il gruppo Moby riuscirebbe in questo modo a fare fronte ai circa 300 milioni dovuti agli obbligazionisti e ai 160 milioni dovuti alle banche. Il "salvataggio!" Ha richiesto mesi di trattative mentre buona parte delle navi hanno continuato (segue in ultima pagina)

Rimorchiatori: braccio di ferro per le gare

ROMA - Ancora una contrapposizione tra Bruxelles e Roma sulle gare per il rimorchio nei porti italiani, che alla spicciolata stanno investendo parecchi scali, l'ultimo dei quali - proprio in questi giorni - quello di Genova.

Secondo Shipping Italy, Bruxelles starebbe verificando la scelta del Ministero dei trasporti italiano di ammettere alla gara solo la bandiera italiana, per la ovvia considerazione che le società operative in altri scali europei hanno modalità che non sempre si adattano ai porti storici della penisola. Bruxelles A.F. (segue in ultima pagina)



Sponda Est: a quando l'addio alle armi?

LIVORNO - Nel silenzio ufficiale che sembra quasi un diktat, lo scontro in atto sulla risistemazione delle aree e delle banchine della sponda Est della Darsena Toscana sta coinvolgendo non soltanto i principali attori in loco - il terminal Lorenzini, le aree Sintemar e quelle ex FS con Paduletta - ma anche quelli che ancora non ci sono e facevano parte del piano portuale. È il caso del TCO, il terminal Calata Orlando, il cui futuro sembra diventato un gioco a scacchi: sulla Calata Orlando ormai da anni, sulla destinazione alla radice della sponda Est aree e banchina insufficiente fino a ieri, ma adesso addirittura non più. Difficile capire dove dovrebbero andare A.F. (segue in ultima pagina)

Autotrasporto: vaccini subito anche agli stranieri

ROMA - "L'allarme lanciato dalle associazioni di categoria dell'autotrasporto è fondato e chiede ascolto al Governo, che dovrebbe attivarsi anche a livello UE. Il vaccino obbligatorio, anche per i lavoratori, è misura indispensabile per il ritorno alla normalità, ma deve essere adottato con la consapevolezza tecnica dei contesti in cui si applica. "L'autotrasporto ha peculiarità che richiedono attenzioni specifiche per evitare danni da (segue in ultima pagina)

Anche per le isole è necessario Super Green Pass

ROMA - Dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del DL 30 dicembre 2021 n. 229 ("Misure urgenti per il contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e disposizioni in materia di sorveglianza sanitaria"), da lunedì 10 gennaio scorso il "Super Green Pass" (o "Green Pass Rafforzato") è diventato obbligatorio per accedere ad una nuova serie di attività e servizi.

Tra questi il decreto indica il trasporto pubblico locale o regionale e dunque il "Super Green Pass" (segue in ultima pagina)

CON LA LIBERAZIONE DEL PORTO DAI DUE IMPIANTI DI CARENAGGIO ORMAI OBSOLETI

Palermo, bacini che vanno (e verranno)



PALERMO - Lo scorso settembre era andato via, in Turchia, il vecchio bacino da 50 mila tonnellate: adesso è toccato al fratello minore, quello (segue in ultima pagina)

PALERMO - Nessuno crede che Pasqualino Monti e i suoi dell'AdSP vogliono rimanere senza bacini di carenaggio: una tradizione di quel porto, sia pure trascurata negli ultimi anni pre-Monti quando le priorità sono state altre. Semplicemente, i due bacini galleggianti obsoleti e in disarmo ingombravano banchine destinate ai traffici - come ha detto qui a fianco il presidente dell'AdSP - e inoltre avevano dimensioni non adatte alle navi d'oggi, sempre più grandi.

Palermo avrà presto, secondo quanto hanno già fatto sapere sia l'AdSP che Fincantieri - un bacino molto più grande e moderno: si punta alle grandi navi da crociera ma anche alle altre tipologie cui Palermo sta offrendo servizi importanti. Alle spalle di tutto c'è il rilancio della Fincantieri in loco; che correttamente ha programmato un hub adatto alla sospirata ripresa dei collegamenti con l'Africa Settentrionale, quando il Mediterraneo riprenderà ad essere un mare di traffici più che intensi per ricostruire e ammodernare quella sponda del Mare Nostrum che decenni di guerre interne hanno trasformato in un fiammeggiante cimitero di civiltà. A.F.

Occhio ai polli di Renzo

LIVORNO - Il richiamo dei più saggi è di guardare alla Luna e non al dito che la indica. Ovvero, come diceva Catone durante la guerra di Cartagine, "mentre al Senato si discute, Sagunto viene espugnata". Capisco che certi richiami storici possano dar noia, come sempre danno noia i saccenti eruditi. Meglio forse andar dritti: e ricordare che la lunga, ciclica diatriba sull'utilizzo delle poche aree A.F. (segue in ultima pagina)

NELLA RETE ANCORA AEROPORTI, PORTI E INTERPORTI

TEN-T, i nuovi nodi

La proposta della commissione UE e il commento del ministro Giovannini



Enrico Giovannini

ROMA - Gli aeroporti dell'isola d'Elba, di Perugia e di Rimini sono tre delle infrastrutture recentemente inserite in una proposta legislativa per la revisione della rete TEN-T (segue in ultima pagina)

redatta dalla Commissione europea in seguito alle consultazioni e agli incontri bilaterali con gli Stati Membri. A svelarlo - scrive Air Cargo Italy - è una nota del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

In particolare per i tre scali è prevista l'inclusione nella rete comprehensive, - continua il Report di Air Cargo - che andrà a includere anche 6 nuovi porti (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto Santo Stefano e Procida) e 8 interporti (Busto Arsizio unito a Gallarate, Faenza, Foggia Incorporata, Forlì Cesena Villa Selva, Ortona, Castelguelfo, Pordenone, Portogruaro). Di particolare interesse per il traffico merci inoltre l'inserimento del porto di Civitavecchia e della dorsale adriatica tra Ancona e Foggia, sia stradale (segue in ultima pagina)

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

Con noi il tuo business non ha confini

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

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

POMPE E UNITÀ COMPLETE | PARTI DI RICAMBIO E ACCESSORI | SERVIZI E MANUTENZIONI

Via XXV Aprile, C3 - Loc. Pedemonte - 19021 Arcola - LA SPEZIA - Tel +39 0187 1953245 - www.fgsolutions.eu

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 10)

Sogese YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

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

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

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI
StockSolution www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI
QuickBox www.quickbox.info

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

PARTE IL PERCORSO PARTECIPATIVO PER RICUCIRE IL RAPPORTO CITTÀ-PORTO

Messina riqualifica la Bocchetta-Annunziata



Mario Mega

MESSINA – Come promesso dal presidente Mega nel corso della conferenza stampa dello scorso mese di novembre, l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è pronta ad avviare il percorso per l’elaborazione partecipata del documento tecnico-preliminare per la riqualificazione urbanistica dell’area Bocchetta-Annunziata.

Il 17 gennaio alle ore 17.30 l’Autorità di Sistema Portuale, la società “Avventura Urbana” di Torino, che sta affiancando l’Ente in tale percorso, e il Dipartimento di Ingegneria dell’Università di Messina presenteranno infatti le fasi del processo di confronto pubblico sul futuro che la città di Messina, i suoi abitanti e le istituzioni immaginano per il recupero e la rivitalizzazione di questo tratto delicato e pregiato del waterfront storico messinese. L’area comprende manufatti e luoghi di grande valore identitario, sociale, culturale e paesaggistico come la Passeggiata a mare e l’ex Fiera, tratti che presentano elevate potenzialità tutte da valorizzare e sfruttare dal punto di vista economico, ambientale, turistico e del tempo libero. Al contempo però sarà necessario armonizzare le aspettative pubbliche, rappresentate dalle destinazioni funzionali previste nel Piano Regolatore Portuale approvato nel 2019, con quelle della cittadinanza che con sempre maggiore insistenza reclama un affaccio sullo Stretto e la possibilità di riprendere un rapporto diretto con il mare che negli anni è stato sottratto dall’utilizzo di buona parte di quelle aree per il traghettamento di mezzi e passeggeri.

Il processo progettuale pensato dall’AdSP mira ad allargare i confini dei decisori coinvolgendo sia i singoli cittadini che le loro rappresentanze acquisendo, con i contributi che pervengono, anche le aspettative della città per la riqualificazione di un’area che dovrà svolgere le funzioni previste dal PRP ma soprattutto ricucire il rapporto di un tratto importante di città con il suo mare e con lo

Stretto. Alla luce di questi obiettivi si comprende la scelta, innovativa e coraggiosa, della AdSP di sviluppare un confronto pubblico, gestito da un soggetto terzo con esperienza nel settore, che da un lato promuova le linee guida dell’intervento come ipotizzate dall’AdSP con il supporto tecnico dell’Università di Messina e dall’altro aiuti i cittadini a fornire contributi costruttivi ed aderenti alla strategia complessiva di riqualificazione dell’area.

Il percorso partecipativo si svilupperà in 4 fasi tra loro distinte e consecutive. La prima, quella appena conclusa, è servita a programmare in dettaglio le modalità di interazione con la cittadinanza e lo sviluppo dei relativi mezzi di comunicazione a partire dal sito web. I primi mesi del 2022 saranno invece dedicati al confronto pubblico vero e proprio. Questa seconda fase, che si prevede terminare a fine febbraio, si aprirà appunto con l’evento di lancio del 17 gennaio in cui saranno presentati gli appuntamenti previsti, le modalità attraverso cui partecipare e gli strumenti utilizzati per garantire la totale trasparenza sul procedere del percorso.

Si svolgeranno quindi quattro incontri di ascolto rivolti ai diversi portatori di interessi della città: il 21 gennaio saranno ascoltati i rappresentanti delle Amministrazioni e degli Enti pubblici, il 28 gli enti e gli operatori portuali; il 4 febbraio sarà la volta delle organizzazioni degli interessi economici e del lavoro, mentre il 11 febbraio toccherà al mondo della “cittadinanza attiva” (associazionismo, Università, Istituti scolastici e singoli cittadini interessati). La fase di confronto si concluderà con l’organizzazione di un grande evento partecipativo, il 25 febbraio, che servirà a mettere a sistema tutte le esigenze e le proposte ricevute durante le riunioni precedenti.

A seguito del confronto, durante il mese di marzo, precisamente il giorno 25, come terza fase, sarà organizzato un ultimo incontro pubblico di presentazione dei risultati. In questa occasione sarà illustrata la relazione conclusiva del percorso che conterrà tutti gli elementi emersi durante i mesi precedenti. Questi contenuti, infine, rappresenteranno la base di partenza per la redazione del documento tecnico-preliminare del bando di concorso attraverso il quale saranno progettati nel dettaglio gli interventi di riqualificazione del waterfront, quarta e ultima fase del percorso.

Questa attività, ovviamente, sta procedendo in parallelo e in stretta sinergia con l’azione di analisi del contesto di intervento dal punto di

vista tecnico in capo al Dipartimento di Ingegneria dell’Università di Messina che sta svolgendo un doveroso approfondimento di quanto previsto dalla pianificazione dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e da quella urbanistica e della mobilità della Città.

Il presidente Mega dichiara: “Dopo anni di vari tentativi per dare nuova vita alle aree della ex Fiera sin dal POT approvato pochi mesi dalla nascita della AdSP si era previsto di acquisire un master plan unitario di tutta la zona che va dalla fine del porto operativo al Torrente Annunziata in cui individuare le funzioni dei vari tratti di costa ma anche quelle specifiche dei singoli corpi edilizi presenti in quel compendio. L’obiettivo rimane quello di dotarsi di un piano di assetto complessivo che restituisca l’intera area del waterfront portuale nord alla fruizione urbana mettendo a disposizione della città un affaccio sullo Stretto di grande valore paesaggistico con la creazione di uno spazio urbano aperto integrato con il resto della città. La novità ora è quella del coinvolgimento attivo in questo percorso anche i singoli cittadini, oltre che le associazioni e le istituzioni, che potranno fornire contributi e spunti di riflessione utili a valutare meglio le aspettative della città”.

DAL PIÙ RECENTE “TREND RADAR” DI DHL GLOBAL FORWARDING

Ecco il futuro della logistica



MILANO – Come sta cambiando il concetto di lavoro con l’avanzare della digitalizzazione, il cambio generazionale e la pandemia da Covid-19? DHL Global Forwarding, divisione del Gruppo Deutsche Post DHL specializzata nel trasporto merci aereo, marittimo e via rail su scala globale, mette in luce quanto emerso dall’ultimo Trend Radar sul futuro del lavoro. Il rapporto, appena pubblicato dal Gruppo, si intitola “Future of Work in Logistics” e si propone di analizzare quanto è cambiato il concetto di lavoro e quali direzioni prenderà nel prossimo decennio. Quali saranno i ruoli, le responsabilità, gli orari, gli strumenti e come cambierà l’ambiente di lavoro nell’industria logistica?

Le aziende dovranno mettere in atto nuove strategie per attrarre, formare, mantenere e motivare le persone nell’era digitale. Per trovare

una soluzione, oltre 7.000 professionisti del settore della logistica e della supply chain hanno messo sul tavolo le opportunità e le sfide che devono affrontare negli anni a venire.

Il cambio generazionale: quali sono le nuove esigenze?

Dai Baby Boomers alla Generazione X, dai Millennials alla Generazione Z fino alla Generazione Alpha: i cambiamenti sociali hanno influenzato il modo in cui concepiamo il lavoro e i lavoratori di oggi stanno prendendo maggior consapevolezza delle condizioni in cui vorrebbero lavorare, delle loro abilità, delle aziende per cui vorrebbero lavorare, dei benefit che vorrebbero ricevere in cambio del loro tempo e della loro forza lavoro.

Ogni individuo ha il proprio set di preferenze e obiettivi da perseguire, ma è innegabile che questi siano influenzati dal periodo in cui sono

diventati adulti: generazioni diverse hanno idee e valori diversi sul concetto di lavoro, e idee e valori diversi generano nuove necessità.

Per la prima volta nella storia, il numero dei nativi digitali ha iniziato a superare quello di chi ha iniziato la propria carriera professionale prima della nascita di internet. Millennials e Generazione Z stanno spingendo l’industria logistica – e non solo – a soddisfare nuovi bisogni su temi quali sostenibilità, diversità e inclusione, welfare aziendale e innovazioni tecnologiche all’avanguardia. Queste necessità hanno portato a grandi cambiamenti nel mondo della digitalizzazione, dell’automazione e dell’intelligenza artificiale, e hanno portato a un impatto significativo sui posti di lavoro e sul modo di concepire il lavoro in interi settori di tutto il mondo.

Intelligenza artificiale, digitalizzazione e progresso tecnologico.

Secondo l’ultimo studio del World Economic Forum il 29% dei compiti attuali sul luogo di lavoro viene eseguito dalle macchine e si prevede una crescita fino al 52% entro il 2025. Il progresso tecnologico è probabilmente il motore del cambiamento nell’industria logistica e i continui miglioramenti nel campo della digitalizzazione, dell’automazione e dell’intelligenza artificiale stanno avendo un impatto significativo sui posti di lavoro e sui luoghi di lavoro in tutti i settori e in tutto il mondo, influenzando nettamente gli attori coinvolti lungo la supply chain.

Oggi è possibile adottare tecnologie che fino a qualche anno fa erano considerate proibitive a causa dei loro costi, con lo sviluppo di sensori, batterie, comunicazioni wireless, archiviazione dei dati, potenza di calcolo e sistemi di approvvigionamento dei materiali. E grazie a questi progressi che i processi di automazione e digitalizzazione si sono sbloccati e sono stati resi accessibili per la supply chain, aprendo le porte a futuri sviluppi.

“Uno dei dati più interessanti che è emerso dal Trend Radar riguarda il futuro del lavoro nell’ottica uomo-macchina. Nove intervistati su dieci hanno dichiarato che la tecnologia è stata utile alla loro carriera, commenta Graziano Poletti, head of human resources di DHL Global Forwarding Italy. “Questo dato rappresenta un’opportunità e una responsabilità per le aziende e i governi per agire rapidamente e in modo collaborativo per alleviare le preoccupazioni, fornendo strategie trasparenti in grado di guardare avanti e presentando casi di successo di ambienti di co-working uomo-macchina per aiutare le persone a entrare nella nuova era del lavoro con sicurezza e fiducia”.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

DA OLTRE 40 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

UNA SERIE DI VISITE GUIDATE ALLE CHIESE DEI RITI A LIVORNO

Alla scoperta dell’arte nascosta



LIVORNO – Sabato prossimo 15 gennaio, la cooperativa Agave propone una nuova visita guidata dedicata alla scoperta della storia e dell’arte di Livorno.

L’appuntamento sarà dedicato ai luoghi di culto che le diverse nazioni hanno eretto nella nostra città nel XIX secolo, al termine di un lungo processo di tolleranza e integrazione che prese il via con la promulgazione delle Leggi Livornine.

Attraverso un itinerario a piedi accompagnati da una guida abilitata, il percorso si snoda tra alcuni dei templi più importanti presenti nel centro cittadino appartenenti alle diverse comunità, partendo dalla Chiesa degli Olandesi, di gusto gotico e disegnata sul progetto di Dario Giacomelli, il tour si sposterà poi nella Chiesa dei Valdesi di Via Verdi, originariamente costruita per il culto scozzese-presbiteriano,

Agave racconta
Nel segno dell'Arte
PASSAGGIATE PER CONOSCERE GLI EDIFICI DELLO SPIRITO E L'ARTE AL SUO SERVIZIO

15 GENNAIO | ORE 15:30

Le chiese delle Nazioni:
Olandese-Alemanna,
Valdese ed ex Anglicana

INFO E PRENOTAZIONI
didattica@agaveservizi.it
339 5997513

dove i visitatori saranno ricevuti anche da un membro della comunità valdese. Infine, l’itinerario si concluderà nella Chiesa di San Giorgio, commistione di stili e culture, nata come Chiesa Anglicana, diventata poi cattolica e oggi in uso alla comunità rumena-ortodossa.

L’itinerario a piedi durerà approssimativamente 2 ore e il ritrovo sarà alle 15, 30 nei pressi della Chiesa degli Olandesi. Il costo della visita è di 10 € a persona.

È richiesta la prenotazione scrivendo a didattica@agaveservizi.it oppure chiamare il 3395997513.

DOMANI DIECI ANNI DAL NAUFRAGIO DELLA “COSTA CONCORDIA”

Le stelle del Giglio

GIGLIO ISOLA – Il decimo anniversario della tragedia della “Costa Concordia” sugli scogli del Giglio, avvenuta il 13 gennaio, sarà celebrato tra oggi e domani da alcune sobrie cerimonie, per rispetto alle vittime e per l’epidemia in corso.

Oggi 12 gennaio alle 11 presso il Museo delle Navi romane di Fiumicino (Parco Archeologico di Ostia Antica), avrà luogo la presentazione del libro “Sotto le stelle del Giglio”, un’opera che racconta - in chiave romanizzata - esattamente a 10 anni di distanza, il naufragio con i destini dei membri dell’equipaggio, dei soccorritori e di alcuni passeggeri che s’intrecciano, in una chiave narrativa inedita, per raccontare quella notte.

L’evento - arricchito dalle testimonianze di chi ha vissuto quel drammatico susseguirsi di avvenimenti, diventandone protagonista - sarà moderato dal giornalista RAI Filippo Gaudenzi, con la partecipazione dell’autore



dell’opera, Salvatore De Mola, David di Donatello per la migliore sceneggiatura non originale per il film “La stoffa dei sogni”, e scrittore de “Il commissario Montalbano” dal 2000 al 2021.

Alla presentazione interverrà anche l’attore Cesare Bocci, che leggerà alcuni passi dell’opera “Sotto le stelle del Giglio”, ultima uscita della collana letteraria “Storie di mare”, pubblicata da AllAround, sotto la direzione editoriale dell’Uf-

ficio Comunicazione del Comando generale della Guardia Costiera: un testo che è stato già presentato su queste colonne.

A chiusura della tragedia, che è costata 32 morti e un disastro ambientale durato anni, il comandante Schettino della nave è stato condannato a 16 anni di reclusione mentre l’ufficiale della Capitaneria di Porto che ordinò dalla centrale operativa di Livorno i soccorsi, Di Falco, è stato eletto senatore.

L'APPELLO DEL SINDACATO AL GOVERNO

Per tutelare il personale dei trasporti necessitano misure di sicurezza

Troppe aggressioni anche nella funzione di controllo dei Green Pass



ROMA – “Abbiamo chiesto, in via preliminare, di allargare il confronto attraverso il coinvolgimento dei Ministeri, delle Regioni e delle Associazioni datoriali per contrastare il fenomeno delle aggressioni ai danni delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti. Fenomeno che si è aggravato ora che questi lavoratori sono tenuti a svolgere anche i controlli anti-Covid”.

È quanto dichiara Salvatore Pellecchia, a seguito dell'incontro svoltosi ieri tra le organizzazioni sindacali dei trasporti e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per individuare le misure più idonee atte a contrastare le aggressioni ai danni delle lavoratrici e dei lavoratori dei trasporti.

“Al tempo stesso - prosegue Pellecchia - abbiamo chiesto: un aggiornamento del DPR 753/80; che le aziende si costituiscano parte civile tutte le volte che un dipendente subisce un'aggressione; il rafforzamento dello status giuridico del personale di front line prevedendo delle aggravanti di

pena per questo tipo di aggressioni; un aggiornamento dell'allegato 14 che stabilisce le norme comportamentali del personale in tutti i settori dei trasporti; una formazione specifica per la prevenzione delle situazioni di rischio; la costituzione o il rafforzamento di strutture di protezione aziendale.

Abbiamo inoltre ribadito che i controlli relativi alle mascherine Ffp2 e al green pass vanno fatti a terra o in salita coadiuvati dalle forze dell'ordine.

Spiega il segretario generale della Fit-Cisl: “A fronte dell'impegno dei rappresentanti del MIMS a proseguire il confronto con la partecipazione di tutti gli stakeholder, invieremo un documento di proposta affinché lo stesso Ministero possa attivare in tempi rapidi l'incontro con tutte le parti interessate. Abbiamo infine sottolineato che sul tema ci deve essere continuità di confronto e, soprattutto, di azione”.

Conclude Pellecchia: “Nelle more del confronto, preso atto della man-

canza di sensibilità da parte di diverse aziende, verificheremo con i nostri uffici legali la possibilità di agire nei confronti delle predette aziende per inosservanza delle vigenti disposi-

zioni di legge in materia di misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori

di lavoro. Invitiamo pertanto tutte le lavoratrici e i lavoratori che subiscono un'aggressione a segnalarlo alla

Fit-Cisl attraverso i rappresentanti sindacali di impianto o direttamente alle Segreterie regionali Fit-Cisl”.



IN PARTNERSHIP STRATEGICA SUL CARGO ANCHE AEREO

Maersk nella supply con Unilever



COPENHAGEN – Maersk ha annunciato di avere raggiunto una partnership strategica con Unilever per la gestione della supply chain delle sue merci. Lo riferisce Air Cargo Italy sottolineando che l'accordo è già operativo

dal quest'anno e durerà 4 anni. Il gruppo Unilever conta circa 400 marchi di prodotti di consumo di vario tipo ed è presente in oltre 190 paesi. È la conferma che il gruppo armatoriale danese sta differenziandosi dalla parte esclu-

sivamente navale per affrontare in modo deciso anche il comparto del cargo aereo dove già opera con NeoNav.

Durante il periodo dell'intesa - scrive ancora Air Cargo Italy - le due aziende lavoreranno allo

sviluppo della cosiddetta International Control Tower Solution di Unilever, che descrivono come una soluzione di gestione operativa per consolidare la gestione delle spedizioni marittime e aeree con l'obiettivo di aumentare la visibilità, incrementarne l'efficienza e ridurre le relative emissioni. Maersk in particolare fornirà la gestione delle operazioni di trasporto marittime e aeree, sostenuta dalla sua piattaforma NeoNav, che sarà parte fondamentale dell'accordo e fornirà spunti per l'ottimizzazione della supply chain, anche in termini di emissioni di CO².

“Siamo entusiasti che Unilever abbia scelto la nostra esperienza logistica e la nostra piattaforma tecnologica NeoNav per ottenere una panoramica dei collegamenti che costituiscono le sue operazioni logistiche marittime e aeree” - sottolinea su Air Cargo Italy il gruppo danese - “Avendo Unilever una delle catene di approvvigionamento più efficaci al mondo, siamo lieti di poter supportare ulteriormente Unilever, migliorando la loro resilienza e trasparenza attraverso la nostra piattaforma digitale e portandola a un livello superiore”.



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

delcoronascardigli.com



DALLA DIREZIONE MARITTIMA LIVORNO/PORTO S. STEFANO

Salvataggio a bordo della "Costa Luminosa"



Nella foto: La donna soccorsa a bordo della CP 868.

LIVORNO – Nella tarda serata di venerdì scorso Guardia Costiera di Porto Santo Stefano ha portato a termine con succes-

so un'operazione di soccorso a favore di una marittima imbarcata a bordo della nave "Costa Luminosa", in navigazione nel Mar Tirreno, nelle acque ad ovest dell'Isola del Giglio.

Non appena ricevuta la richiesta di evacuazione medica della lavoratrice traumatizzata, la sala operativa della Guardia Costiera ha immediatamente coordinato i soccorsi disponendo l'invio della motovedetta CP868, con a bordo personale medico del 118, in direzione della nave che, nel frattempo, si era avvicinata alla costa dell'Argentario per velocizzare le operazioni di trasbordo. Nel breve volgere di un'ora i militari sono riusciti, con l'ausilio del personale di bordo e del 118, a portare a termine la missione, guadagnando il Porto del Valle e sbarcando la malcapitata, così impedendo l'aggravarsi delle sue condizioni, assicurandola alle cure dell'ambulanza sotto banchina.

Dopo le prime visite, la marittima è stata successivamente trasportata al nosocomio di Orbetello per essere sottoposta ad accertamenti diagnostici più approfonditi.

PER I PORTI DEL SISTEMA DEL TIRRENO MERIDIONALE E IONIO

Agostinelli proroga le concessioni demaniali



GIOIA TAURO – L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha prorogato la durata delle concessioni demaniali marittime di due anni. Si tratta di una disposizione messa in atto per andare incontro alle realtà economiche presenti nelle aree portuali di propria competenza, che hanno

continuato a subire un calo della produttività in questa particolare fase di contenimento della diffusione del Covid-19.

Dopo avere, infatti, regolamentato la riduzione dei canoni demaniali marittimi nei porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Corigliano Calabro, Crotona e Vibo Valentia,

in conformità a quanto disposto dal Decreto Rilancio, convertito con L. 17.7.2020, n.77 e confermato con la relativa estensione, in corrispondenza del DL 19 settembre 2021 n° 121, ora procede ad un'ulteriore disposizione che ha l'obiettivo di dare supporto alle realtà territoriali, in base a quanto disposto dal Decreto Legge n°34/2020, per fronteggiare la crisi economica in atto.

Come ulteriore attenzione, l'Ente, presieduto da Andrea Agostinelli, ha quindi disposto la proroga di 24 mesi delle concessioni demaniali marittime, in corso o scadute tra il 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del D.L. 34/2020 (19 maggio 2020).

In pratica, i titolari di concessione demaniale marittima e le imprese portuali autorizzate, operanti nei cinque scali portuali interni alla circoscrizione dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, dovranno fare specifica richiesta per ottenere la proroga in base all'art.199 del DL n°34/2020 e al relativo Regolamento adottato dall'Ente, che ne disciplina la procedura.

GIÀ OPERATIVI MEZZI NEI COLLEGAMENTI TRA GERMANIA E REGNO UNITO

Metano nei trasporti eccezionali



BONN – Seppur oggi la diffusione dei carburanti a metano rischia un considerevole rallentamento a causa dell'alto prezzo del gas liquefatto, le sperimentazioni non

subiscono rallentamenti e compiono oggi un passo importante verso l'utilizzo di soluzioni di

trasporto a carburanti alternativi anche nel panorama del trasporto eccezionale.

Per trasporto eccezionale si intende quel tipo di trasporto di merci su strada che eccede i limiti di peso, sagoma e/o sicurezza dettati dal codice della strada e che necessita di particolari permessi per poter circolare.

Ad oggi i mezzi a metano liquido adibiti a trasporto pesante (carichi standard fino a 24 tonnellate) hanno performance del tutto assimilabili a quelle di mezzi diesel.

La società Gruber Logistics adesso sta creando le condizioni logistiche necessarie affinché il tema dei carburanti alternativi possa entrare anche nel segmento dei carichi eccezionali.

A seguito di una prima fase di test, oggi sono pienamente in funzione dei mezzi a metano liquido impegnati nei collegamenti tra Germania e Regno Unito con partenza dall'area di Kreuztal dove Gruber Logistics ha una delle sue sedi principali in territorio tedesco. I carichi trasportati variano in termini di peso da 30 a 50 tonnellate.

PRONTE DUE UNITÀ JOLLY PER IMBARCARE A JEDDAH

Le navi della Messina per i bolidi della Dakar



GENOVA – Mentre il celebre e combattutissimo Rally Dakar 2022 - Saudi Arabia è nella parte finale, sono già pronte a schierarsi in pole position le due navi della Ignazio Messina & C. che imbarcheranno nel porto di Jeddah e trasporteranno

nel viaggio di ritorno l'intera comitiva della più famosa competizione motoristica del mondo, garantendo - come già accaduto per il viaggio di andata da Marsiglia a Jeddah - il massimo dell'efficienza e della professionalità.

La Dakar 2022 si è snodata lungo 8.375 km complessivi, di cui 4.258 km cronometrati, ed ha visto impegnati oltre 1.000 piloti, divisi in 6 categorie in base alla tipologia di veicolo.

Il Rally si concluderà venerdì 14 gennaio a Jeddah, tappa regolare dei principali servizi di linea della Ignazio Messina & C., dove i veicoli verranno imbarcati sulla Jolly Vanadio e sulla Jolly Cristallo che salperanno alla volta di Marsiglia.

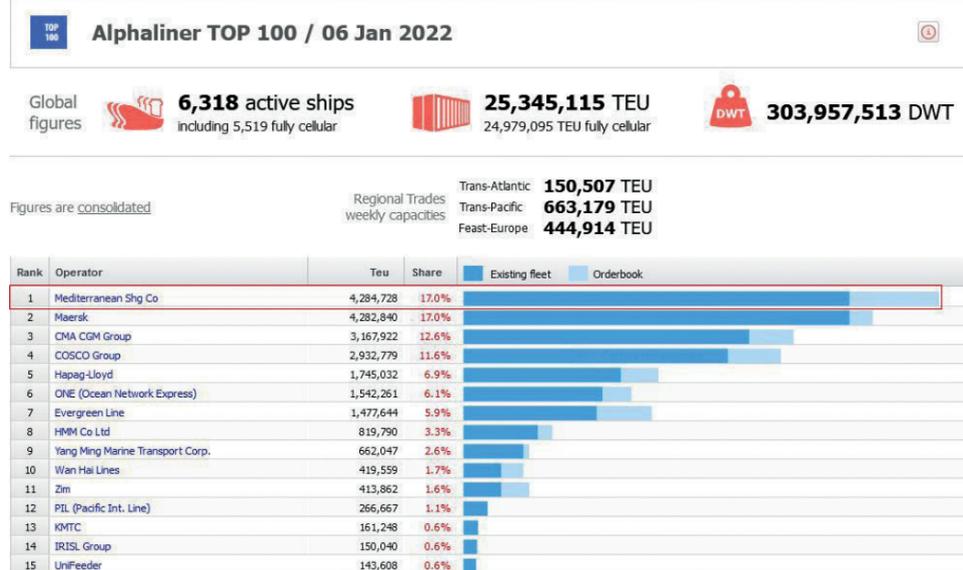
"Per noi - ha sottolineato Ignazio Messina, amministratore delegato della Compagnia - è un grande onore e fonte di prestigio essere Official Carrier della Dakar 2022 e partner della Saudi Automobile & Motorcycle Federation e di Axelerom. Contribuire ed essere parte attiva della macchina organizzativa di un così importante evento, curandone la logistica e il trasporto di tutti i veicoli, auto e moto, mezzi di assistenza, elicotteri, è sicuramente un modo prestigioso di festeggiare i nostri primi cento anni di attività".

SECONDO ALPHALINER MAERSK SCALA DI UNA POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE FULLCONTAINER

MSC, confermata in vetta alla classifica



LONDRA – Le recenti anticipazioni sulle modifiche al vertice della classifica delle principali compagnie di navigazione sono state adesso confermate. Sempre in base alle tabella elaborate da Alphaliner, MSC sarebbe oramai lanciata nel sorpasso di Maersk sulla capacità della flotta TEUs. La classifica delle prime quindici compagnie si spinge a conteggiare anche gli ordini in corso di esecuzione e prende atto delle navi sempre più grandi nella categoria, a conferma che il gigantismo non è frenato dalle difficoltà dei porti (specie in Occidente) di adeguarsi alle dimensioni dei vettori.



Come conferma la classifica che riportiamo anche nella parte centrale della graduatoria i sono

cambiamenti posizione. Significativo anche il fatto che alcune compagnie rimaste negli anni

passati "alla finestra" abbiano ripreso ad ordinare navi, sia di medie che di grandi dimensioni.

www.lorenzini-terminal.it



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

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

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



FINALMENTE IL GOVERNO CON I MINISTRI GIORGETTI E CINGOLANI APRE AI GIACIMENTI NAZIONALI

Petrolio e Gas in Italia: FederPetroli ringrazia



ROMA – “Dopo anni di investimento non solo in risorse economiche ma nell’impegno a sensibilizzare l’opinione pubblica, la politica e le comunità locali, oggi, grazie alle parole dei ministri Giancarlo Giorgetti (MISE) e Roberto Cingolani (MITE) iniziamo a vedere un’apertura sulle immense possibilità di sfruttamento delle risorse energetiche italiane ed i nostri appelli diventano concretezza. Siamo ben felici che la politica abbia considerato le nostre proposte”. Queste le prime dichiarazioni del presidente di FederPetroli Italia – Michele Marsiglia a seguito delle parole dei ministri sulla possibilità

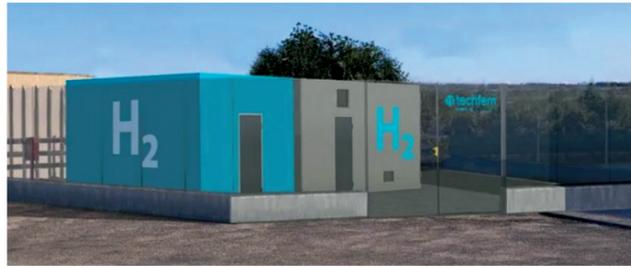
di sfruttare i giacimenti italiani di idrocarburi già perforati. Continua Marsiglia “Chiarimo che la nostra politica industriale non è quella di inquinare o di essere contro le energie alternative anzi, l’obiettivo è una Transizione Energetica chiara e definita che possa essere fonte di un Mix energetico in Italia, composto da tutte le energie disponibili. Come abbiamo dichiarato qualche giorno prima di Natale nell’intervista sulle pagine de Il Giornale, l’Italia è ricca di pozzi ad olio e gas già perforati che attendono le autorizzazioni (Onshore ed Offshore) per essere ‘messi in produzione’. Abbiamo

disponibilità notevoli di metano ed olio nei nostri mari. Lo stallo autorizzativo di oggi è un suicidio per le famiglie e per le aziende, considerati i forti rincari dell’energia dipesi da fonti estere e, quello che il mercato internazionale sta generando”.

La situazione oggi in Italia “Siamo in una nuova era energetica. L’obiettivo è la definizione di una Strategia Energetica Nazionale (SEN) assente. Siamo pronti a collaborare con i ministri competenti, le compagnie petrolifere sono pronte, ed ENI ne è la dimostrazione con continui investimenti nell’economia circolare e nei processi di ecosostenibilità, i contrattisti in Italia sono di eccellenza nella componentistica industriale ed in più il nostro paese è rappresentanza delle più grandi aziende a livello mondiale del comparto energetico di settore come Saipem e Snam per la realizzazione delle strutture di collegamento. Attendiamo i prossimi sviluppi politici e restiamo pronti a presentare i Piani di Investimento e gli sviluppi occupazionali per una nuova fase pulita e sostenibile di un’Energia italiana, dove in poco tempo anche il costo energetico per le famiglie italiane sarà notevolmente diminuito” in conclusione il presidente dell’Organizzazione petrolifera.

NELLA “FINANZIARIA” APPROVATA PER QUEST’ANNO

Anche un fondo per l’idrogeno



ROMA – Ci sono molti provvedimenti mirati a sostenere economicamente la transizione energetica, e anche l’introduzione dell’idrogeno nel settore della mobilità, nella legge di bilancio 2022, quella che una volta era nota come ‘Finanziaria’. Lo sottolinea HydroNewsLetter nella prima uscita dell’anno riferendosi al testo della manovra approvata alla Camera, dove il Governo ha posto la questione di fiducia per ‘blindare’ il documento.

Al momento quindi la sua formulazione non è ancora quella definitiva, almeno formalmente, anche se

verosimilmente non ci sarà margine per ulteriori modifiche sostanziali. Secondo la ricostruzione dell’agenzia Ansa, sono almeno 15 gli articoli della legge che riguardano tematiche ‘green’ o comunque legate alla sostenibilità ambientale. Tra i più significativi, quello che istituisce presso il Ministero dello Sviluppo Economico un Fondo per il sostegno alla transizione industriale: la dotazione è di 150 milioni di euro dal 2022, con l’obiettivo di favorire l’adeguamento del sistema produttivo alle politiche europee. Nel 2022 viene poi prorogato con 2

milioni di euro il credito d’imposta al 15% per l’innovazione tecnologica finalizzata alla transizione ecologica o all’innovazione digitale 4.0.

Ma si parla nello specifico anche di idrogeno, nella nuova Finanziaria: presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili viene infatti istituito il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile, dotato di 2 miliardi dal 2023 al 2034. Risorse che dovranno essere spese per la lotta al cambiamento climatico e la riduzione delle emissioni secondo gli obiettivi del piano europeo ‘Fit for 55’, attraverso il rinnovo del parco autobus locale con l’acquisto di treni a idrogeno, la realizzazione di ciclovie, lo sviluppo del trasporto merci su ferro, l’adozione di carburanti alternativi per navi e aerei e il rinnovo dei mezzi per l’autotrasporto. Oltre un miliardo e mezzo viene inoltre stanziato nei prossimi 15 anni per le metropolitane di Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino, mentre 3,35 miliardi dal 2022 al 2036 sono destinati agli interventi di adeguamento delle strade.

DALLE ANALISI DELL’ARPAL NAZIONALE PER IL 2021

Meteo pazzo, con i giorni “più”

ROMA – Tra la fine del 2021 e l’inizio del 2022 l’Italia è stata interes-



DA UNA SERIE DI STUDI PRESENTATI AL WORLD ECONOMIC FORUM

Attenti, inquinate anche con le mail



LONDRA – E adesso a guastare la festa del verdismo alla Gretina, ci si mettono anche prestigiose istituzioni come la Royal British Society e l’International Energy Agency. Che in un rapporto presentato un mese fa al World Economic Forum hanno provato come l’uso del computer e le mail inviate inquinano più degli aerei e poco meno del parco macchine mondiali. Un quotidiano che ha riportato il rapporto titolava nei giorni scorsi che dieci mail

al giorno inquinano in un anno come 1.200 sacchetti di plastica. E probabilmente il calcolo in difetto. Secondo Cw Jobs, che si è buttato a calcolare quanto inquinano le mail di lavoro, un dipendente di un ufficio che ha a che fare con 140 mail al giorno produce da solo in un anno più Co2 di un volo di linea tra Londra e Bruxelles. Mettendo insieme le mail che viaggiano ogni minuto in tutto il mondo, ne esce una valutazione catastrofica: siamo

a circa il 3,7% delle emissioni globali di Co2, quando il traffico aereo mondiale inquina per il 2%.

Che vuol dire tutto questo? È impensabile che la civiltà d’internet possa fare passi indietro: e anzi tutto sta a dimostrare che andremo sempre più avanti con l’utilizzo di cellulari, tablet e computer. Dalla mostra internazionale sulle nuove tecnologie che si è chiusa di recente negli USA ci sono state prospettate soluzioni di realtà virtuale che si appoggiano anch’esse sul web. Arriveremo al teletrasporto o poco ci manca. Il tutto consuma energia, e con l’attuale sistema di produzione dell’energia produce inquinamento.

Le soluzioni? Non stanno nei telefonini e neppure nei computer: stanno nella produzione dell’energia. Che non può risolversi con i campi di pannelli solari (“consumano il territorio”) o dell’eolico (combattuto dagli stessi emuli di Gretina). La realtà d’oggi è che buona parte dei paesi avanzati sta potenziando le centrali elettriche a nafta o addirittura a carbone, salvo

pochi come la Francia che hanno il 75% dell’energia elettrica prodotta dal nucleare e può permettersi di vendercela (a caro prezzo) con il minimo di inquinamento atmosferico. Il GNL è considerato una soluzione intermedia perché inquina anch’esso, sia pure meno: l’idrogeno è una opzione sperimentata e anche sperimentata, ma al momento con molte difficoltà concrete. Rimane il nucleare, con la cosiddetta “fissione pulita” che tra l’altro produce assai meno scorie radioattive. Le tecnologie ci sono: ma intanto la bolletta per le industrie, per gli artigiani e le famiglie va alle stelle. E sta producendo più danni della pandemia da Covid. (A.F)

sata da un’area di alta pressione di matrice africana che ha determinato evidenti effetti soprattutto al Nord: si sono verificate temperature ben superiori alla norma del periodo climatologico, lo zero termico è stato spinto su altezze praticamente estive prossime ai 4000 m, si è misurata un’accentuata inversione termica e

la pianura è stata avvolta da nebbie spesso persistenti. L’agenzia Arpal ha anche elaborato la seguente tabella sull’andamento climatico del 2021 con quelli che ha definito i giorni “più”. Da tener presente perché secondo gli esperti anche il 2022 potrebbe confermare l’atipico andamento dell’anno passato.



Lc3trasporti.com



DOPO LA CONCLUSIONE DEL MICROTUNNEL E LA GARA PER LE FORANEE GIÀ ASSEGNATA

Darsena Europa, ecco tutti gli "step" dei prossimi lavori

LIVORNO – Malgrado il Covid abbia capito duro anche tra le fila dei dirigenti AdSP, sul porto labronico si sta entrando nella fase preliminare dei lavori appaltati per la Darsena Europa, ma non solo.

Ieri c'è stato un primo incontro tra i tecnici di Palazzo Rosciano e la ditta incaricata degli ultimi "carotaggi" relativi alle parti da dragare in mare davanti alle opere già realizzate, ovvero le vasche di colmata. I carotaggi si svilupperanno per due settimane circa. Come noto la gara ha riguardato le opere foranee e i dragaggi, ma per poter mettere mano concretamente dovrà essere prima completata la VIA: e conoscendo i termini e i tempi della burocrazia ambientale, difficile pensare che la VIA stessa possa essere ottenuta prima della prossima estate.

Nel frattempo però ci sono due

opere che possono partire anche senza VIA: la bonifica bellica delle aree da dragare e specialmente il consolidamento della prima vasca di colmata.

Se si riesce a leggere la mappa che riportiamo qui sopra, e che fa parte della cartella fornita dall'AdSP quando è stata assegnata la gara delle suddette opere, si vede molto chiaramente che le aree da dragare sono enormi, per circa 15 milioni di metri cubi di materiale: e che quindi la bonifica bellica dovrà riguardarle tutte, per non rischiare. È noto che il porto di Livorno è stato pesantemente bombardato alla fine della seconda guerra mondiale e già altre volte sono stati trovati, durante scavi o piccoli interventi, numerosi ordigni inesplosi: tanto più pericolosi in quanto

vecchi e deteriorati. Secondo le indiscrezioni filtrate dal settore, la bonifica bellica sarà il primo intervento, a partire dal prossimo marzo: e per quanto effettuata con strumenti di rilevazione a induzione elettrica, richiederà almeno un paio di mesi. Poi gli eventuali ordigni individuati dovranno essere rimossi ed eliminati, spostando in poligoni adatti o più probabilmente fatti esplodere in alto mare.

A luglio, se non nasceranno altre complicazioni, dovrebbero cominciare i lavori di consolidamento della prima vasca di colmata, oggi ancora parzialmente di scarsa consistenza anche per le piogge invernali. Il consolidamento avverrà con il posizionamento di "treni" di fettucce rocciose e con progressive precarie. Sarà utilizzato, da quanto

si può apprendere, materiale di cava appositamente selezionato. La precaria sarà progressiva, per arrivare a creare un substrato in grado di essere poi pavimentato con la capacità di sostenere sia il peso delle gru, sia le stive di contenitori pieni e gli eventuali binari ferroviari.

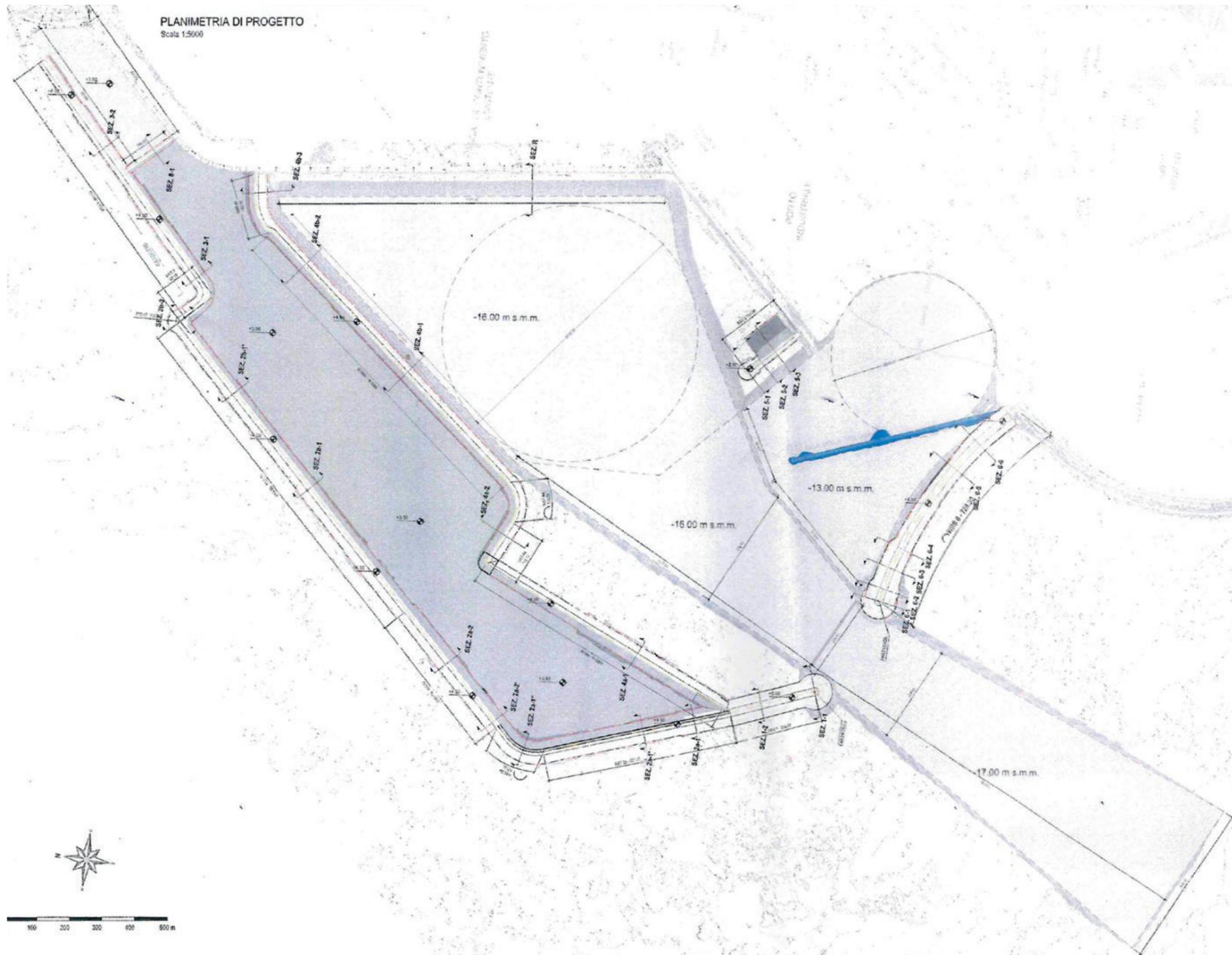
In parallelo ci saranno altri lavori importanti, come abbiamo anche riferito nel nostro ultimo quaderno, destinato al "microtunnel" del Marzocco. Completato lo scavo, ripulito il microtunnel e i due pozzi di entrate e uscita, l'impianto sarà aperto entro poche settimane all'ENI: quasi certamente a gennaio potrebbero cominciare gli interventi preparati per la posa dei tubi e dei cavi della raffineria. Sono previsti 9 mesi di lavori per piazzare i nuovi tubi e altri 3 mesi per

togliere quelli vecchi ancora oggi appoggiati sul fondo del canale di accesso al porto industriale e quindi limitativi dei fondali.

Per sistemare definitivamente il canale stesso - ovvero la ex strettoia del Marzocco - sono previsti altri due interventi: la resezione della banchina dalla parte dell'omonima torre e la sistemazione del fronte banchina con il progetto per portare la torre nelle condizioni di nascita, ovvero con l'acqua intorno. Il progetto per l'intervento alla torre verrà messo in gara probabilmente a primavera, a marzo o aprile.

Il porto potrà avere finalmente canale di accesso libero, profondo almeno a 13,50 metri e largo 120 metri, entro la fine del 2023. C'è ancora da aver pazienza, ma il Porto vecchio sta davvero avviandosi ad essere un porto nuovo.

A.F.



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

Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 691551
amm.memlogistica@gmail.com

Via Firenze 115/121
57123 LIVORNO

M&M
LOGISTICA E TRASPORTI SRL
VIA SAN FRANCESCO 17
57123 LIVORNO
TEL. 0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di
Spedizioni Marittime

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
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
www.lagazettamarittima.it

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI
Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT



SARÀ VARATA A MARZO DA UN CANTIERE GIAPPONESE

Arriva la bettolina elettrica



ROMA – Sarà varata a marzo la prima nave cisterna elettrica. Una unità, questa, che solcherà le acque della baia di Tokyo per rifornire di carburante le navi ivi ancorate.

La Asahi, questo il nome della nave cisterna elettrica, è il frutto del lavoro effettuato presso il cantiere navale Koa Sangyo in Giappone mentre la società armatrice è la

nipponica Asahi Tanker. Lunga 62 metri ha un serbatoio con capacità di 1.280 metri cubi.

Il progetto della Asahi arriva invece da e5 Lab Inc., un consorzio di società di spedizione e servizi marittimi giapponesi istituito per costruire servizi infrastrutturali incentrati su navi elettriche.

Dotata di un sistema di accumulo di energia a batteria agli ioni di litio "Corvus Energy", la cisterna da 499 tonnellate lorde è una emissioni zero al 100%. Pertanto emetterà zero CO₂, NO_x, SO_x e particolato, riducendo significativamente l'impatto ambientale.

Kawasaki Heavy Industries si è aggiudicata invece il contratto per il sistema di propulsione della nave sulla quale ha integrato propulsori Covus Energy che erogano 3.480 kW.

FPT INDUSTRIAL E SEALENCE CON L'IDROGETTO ELETTRICO

Il futuro sostenibile al CES 2022

TORINO – Porti turistici brulicanti di barche e yacht a motore pronti a prendere il largo per viaggi a corto, medio e lungo raggio, in un'atmosfera di grande animazione, ma senza alcun frastuono. Solo uno scenario futuristico? In realtà, una prospettiva imminente, grazie alla visione di FPT Industrial e Sealence, che al CES 2022 presentano il loro innovativo sistema ibrido elettrico di propulsione marina per imbarcazioni commerciali e da diporto.

Dopo aver siglato una lettera di intenti, FPT Industrial e Sealence - start-up con sede a Buccinasco (Milano), la cui mission è progettare l'industria dei motori marini verso un approccio maggiormente rispettoso dell'ambiente - hanno deciso di unire le proprie forze per dare vita a un'autentica rivoluzione sostenibile nei sistemi di propulsione marina. Il fulcro del nuovo concept, in mostra nell'area dedicata alle innovazioni per le applicazioni marine sullo stand da 200 m² di FPT Industrial (n° 9643 del padiglione North Hall) al salone CES 2022, è l'idrogetto DeepSpeed, una soluzione chiavi in mano per affrontare con successo la sfida dell'elettrificazione nella propulsione marina.

Inspirato nell'estetica ai motori a reazione del settore aeronautico, si



serve di un motore elettrico integrato per aspirare l'acqua nella parte anteriore ed espellerla verso la poppa spingendo in avanti l'imbarcazione. L'energia del motore elettrico è fornita da batterie che possono essere ricaricate a bordo dal motore N67570 EVO di FPT Industrial, accoppiato a un generatore variabile all'avanguardia, oppure dalla stazione di ricarica quando l'imbarcazione è in porto.

Dal dialogo in chiave futura tra l'espressione più moderna dei motori ultracentennali a combustione interna e la tecnologia trentennale delle batterie nasce uno dei sistemi di propulsione marina più efficienti, efficaci, ecosostenibili e silenziosi (in modalità full-electric) finora mai realizzati.

Il nuovo propulsore ibrido elettrico è progettato per aumentare al massimo l'efficienza, la silenziosità, la flessibilità e la modularità applicativa. A parità di energia, il DeepSpeed genera una spinta e una velocità

maggiori rispetto ai sistemi di propulsione a elica, ma con minori consumi.

Posizionato direttamente sotto lo scafo, il DeepSpeed è un fuoribordo che offre alla nautica commerciale e da diporto numerosi vantaggi. I soli elementi presenti nello scafo sono i cavi, in quanto l'installazione del sistema non richiede interfacce o collegamenti

meccanici voluminosi che potrebbero pregiudicare la flessibilità.

Non essendo necessari né assali né trasmissioni, la disponibilità di spazio a bordo è maggiore, offrendo ai cantieri nautici la possibilità di ottimizzare la configurazione della sala motori, il design dell'imbarcazione e gli allestimenti interni.

Variando il numero e le dimensioni dei pacchi batteria e dei generatori, le configurazioni dei propulsori marini possono essere personalizzate in funzione dell'utilizzo previsto: per i viaggi a corto raggio è preferibile navigare prevalentemente in modalità elettrica, mentre per i viaggi lungo raggio si utilizzeranno più generatori e meno batterie perché in questo tipo di navigazione il motore elettrico è alimentato in mare aperto dal motore a combustione interna. La versatilità e la maggior efficienza di questo esclusivo propulsore marino ibrido elettrico sono evidenti quando si considerano le diverse modalità operative.

ANTICIPAZIONI SUI NUOVI LISTINI PER LA STAGIONE NAUTICA

Barche a vela, prezzi in crescita



MILANO – Tra pochi giorni - scrive "Solovela-net" - molti cantieri pubblicheranno i listini del 2022, nei quali troveremo degli aumenti anche a doppia cifra percentuale.

Abituati a prezzi che non aumentavano o addirittura decrescevano, soprattutto per i modelli più vecchi, da due anni a questa parte, la tendenza si è invertita e i prezzi delle barche hanno iniziato a salire molto rapidamente. Nel giro di due stagioni, il costo di molte barche è cresciuto del 15%-20%. Eppure il mercato non sembra rallentare, almeno stando a quanto dicono i cantieri, molti dei quali continuano a dichiarare il tutto esaurito.

Al salone di Genova dello scorso settembre - riferisce ancora SV-net - molti tra i nomi più noti già avevano chiuso gli ordini del 2022 e cominciarono a chiedere ai concessionari di comprare la produzione del 2023.

Il fenomeno sembra strano perché solitamente, quando i prezzi salgono molto rapidamente, la richiesta decresce. In questo caso invece, della decrescita non sembra esserci ombra.

La salita dei prezzi è dovuta all'aumento delle materie prime e dei componenti, aumento che solo parzialmente è causato dal rallentamento della produzione nel periodo dei lockdown, in parte

tali aumenti hanno cause politiche e macroeconomiche.

Una parte degli aumenti, poi, sfugge sia ai motivi legati al Covid sia a quelli di tipo politico. Questi riflettono semplicemente la volontà dei cantieri - sostiene il sito specializzato nella vela - di aumentare i margini di profitto cavalcando l'onda di aumenti generalizzati.

Negli anni Novanta, la tendenza dei cantieri era quella di abbassare il più possibile i prezzi per allargare la platea di persone che poteva comprare una barca, soprattutto in Europa.

Oggi, diverse aree del mondo, che sino a qualche anno fa erano insignificanti dal punto di vista del mercato, stanno sbocciando e la loro domanda d'imbarcazioni sta diventando di anno in anno più forte, globalizzando il mercato e concedendo ai cantieri margini di manovra molto più ampi.

Contemporaneamente, sono cambiati gli equilibri all'interno del mercato e le differenze tra cantieri medio grandi e un singolo gigante, si sono dilatate.

Oggi il mondo della nautica a vela è dominato da un nome: il gruppo Beneteau che con la sua galassia di marchi, ha la forza per prendere decisioni che pesano. Se i prezzi delle sue barche salgono, gli altri si adeguano, se scendono, i cantieri concorrenti fanno lo stesso.

PER PRENDERE LA TINTARELLA AL LARGO

"Quasi" barca elettrica



MONACO – Era nell'aria da alcuni mesi, quando su Frauscher Magazine, la rivista ufficiale del cantiere, erano comparsi i primi rendering di questo catamarano elettrico. Ora si fa sul serio: sta arrivando Frauscher TimeSquare 20, il catamarano elettrico con 20 metri quadri calpestabili di Frauscher.

Frauscher è un cantiere che nel tempo ha già dimostrato la propria attenzione allo sviluppo della nautica elettrica. Ora questo processo continua spedito con l'arrivo di un catamarano completamente elettrico che punta a creare una barca per fare il bagno di nuova generazione.

Perché un catamarano elettrico? Il TimeSquare20 unisce un motore elettrico a una piattaforma navale come il catamarano che, come noto consente una minore resistenza all'acqua, si ottiene una maggiore efficienza e minor consumo energetico. L'attenzione si è concentrata sulle esigenze dei clienti esistenti e potenziali di Frauscher. Il risultato? Una tecnologia di propulsione che rende la barca estremamente manovrabile e silenziosa.

"Con TimeSquare 20, abbiamo ridefinito la nautica elettrica - spiega Michael Frauscher, amministratore delegato del cantiere - guardando alla piccola nautica costiera, dove la gente vuole semplicemente portarsi fuori dall'affollamento della spiaggia."

In sostanza, è quasi una piattaforma balneare da utilizzare con tempo buono e per andarsene a prendere la tintarella sui laghi o in zone di mare protette.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
 Via del Bottegghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
 Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com
www.savinodelbene.com

Polvere, ruggine e danni: gli aeroporti abbandonati di tutto il mondo

Dai paesi d'Europa alle città degli Stati Uniti, ecco una lista di aeroporti abbandonati con storie uniche e misteriose. C'è polvere, ruggine, danni da battaglia e altro ancora: preparati!

Aeroporto internazionale di Nicosia – Prima che questo aeroporto di Cipro fosse invaso dalle forze turche nel 1974, era considerato uno dei punti più importanti del paese. Oggi, è vuoto, in rovina, e risiede sotto il controllo della forza di pace delle Nazioni Unite di Cipro.

Nel luglio 1974, la Turchia invase e inviò attacchi aerei e diversi battaglioni di terra all'aeroporto. Questo causò gravi danni, e l'ultimo volo a partire dall'aeroporto di Nicosia fu nel 1977 con un'autorizzazione speciale delle Nazioni Unite. Dopo la chiusura ufficiale dell'edificio, fu costruito un nuovo aeroporto nella Repubblica di Cipro.



Aeroporto Internazionale Yasser Arafat – Situato nella striscia di Gaza gestita da Hamas, vicino al confine con l'Egitto, l'aeroporto internazionale Yasser Arafat ha aperto le sue porte nel 1998. Alla cerimonia del nastro erano presenti il leader palestinese Yasser Arafat e l'allora presidente degli Stati Uniti, Bill Clinton. Ma in mezzo a un'intifada nel 2000, l'aeroporto ha cessato di funzionare.

Quando la torre di controllo e la stazione radar furono gravemente danneggiate, seguite dalla pista fatta a pezzi dai bulldozer, l'aeroporto internazionale Yasser Arafat divenne inutilizzabile nel gennaio 2002. Oggi, la lucente cupola dorata in cima ai resti dell'edificio continua a stare in piedi.



Floyd Bennett Field – Nei primi giorni di attività, il primo aeroporto municipale di New York, il Floyd Bennett Field, divenne noto per aver assistito alla nascita della storia di Amelia Earheart. Ma, dopo l'apertura nel 1931, fu trasformato in una stazione aerea navale e alla fine chiuse i battenti negli anni '70.

Dal 1972, il Floyd Bennett Field è stato supervisionato dal National Park Service. Perché? Beh, perché molti degli edifici della costruzione sono stati riconosciuti come edifici storici. Oggi, il Floyd Bennett rimane uno dei più grandi campeggi urbani d'America, da quando è stato trasformato in un parco.



Aeroporto Castellón – Costa Azahar – Uno degli aeroporti più recenti della nostra lista è Castellón, l'Aeroporto Costa Azahar, che ha aperto nel 2011. Tuttavia, quando i terminali sono stati aperti al pubblico, nessuna compagnia aerea ha firmato per partire o atterrare da lì. E, per di più, il governo non aveva approvato il funzionamento dell'edificio.

Così, dopo molti ritardi, l'aeroporto spagnolo di Castellón è stato finalmente approvato per i voli in entrata e in uscita il 1° aprile 2012 (e no, non era uno scherzo)! Ma, un aereo non ha toccato l'asfalto fino a tre anni dopo, nel settembre 2015. Con il tempo, l'aeroporto è diventato un guastafeste e successivamente è stato chiuso e abbandonato.



A NOVEMBRE LA 23° EDIZIONE DEL SALONE

Fissate le date per Pescare Show

Il Salone di Italian Exhibition Group in programma alla Fiera a Vicenza



VICENZA – Pescare Show, il Salone internazionale che Italian Exhibition Group (IEG) dedica al mondo della pesca sportiva in tutte le sue declinazioni, fissa in calendario le date della prossima edizione e dà appuntamento alla community di appassionati, sportivi e operatori professionali da venerdì 18 a domenica 20 novembre 2022, nel quartiere fieristico di Vicenza.

Grazie alla partnership avviata lo scorso anno con FIPSAS, la Federazione Italiana Pesca Sportiva e Attività Subacquee, il Salone di IEG rinnova anche per la 23ª edizione l'attenzione alle tecniche e ai temi della pesca sportiva in Italia. Rinnovata anche la collaborazione con Italian Fishing TV, per continuare a offrire agli amanti della pesca sportiva contenuti di qualità, coinvolgendo le figure più autorevoli del mondo sportivo, istituzionale e imprenditoriale del comparto.

L'appuntamento di novembre darà alla community della pesca sportiva italiana tre giorni all'insegna di novità di prodotto, innovazioni tecnologiche e tutorial con i produttori top, tra anteprime di mercato e le voci più influenti del settore. Riflettori accesi sugli itinerari nazionali e internazionali della pesca sportiva, la tecnologia digitale, la sostenibilità della pesca

in mare, con incontri e approfondimenti in sinergia con le più importanti aziende di pesca e di nautica da diporto, le associazioni e gli influencer più amati dal pubblico.

È il Salone della pesca sportiva e della nautica da diporto organizzato da Italian Exhibition Group S.p.A. L'evento ha cadenza annuale ed è aperto agli operatori del settore e al grande pubblico. Quando: da venerdì 18 a domenica 20 novembre 2022 (dalle 09.00 alle 18.00). Dove: Quartiere Fieristico IEG di Vicenza (Via dell'Oreficeria, 16 - 36100 Vicenza). Maggiori informazioni: www.pescareshow.it; Facebook: www.facebook.com/pescare.show; Instagram: www.instagram.com/pescareshow; YouTube: www.youtube.com/pescareshow22.

Italian Exhibition Group S.p.A., società con azioni quotate su Euronext Milan, mercato regolamentato organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., ha maturato negli anni, con le strutture di Rimini e Vicenza, una leadership domestica nell'organizzazione di eventi fieristici e congressuali e ha sviluppato attività estere - anche attraverso joint-ventures con organizzatori globali o locali, come ad esempio negli Stati Uniti, Emirati Arabi Uniti, Cina, Messico, India - che l'hanno posizionata tra i principali operatori europei del settore.

Salerno Container Terminal cresce

Concluso il 2021 con il segno più (+2,06%), consolidando il superamento del traffico pre-Covid dell'anno 2019

SALERNO – Di questi tempi è un risultato eccezionale: Salerno Container Terminal (Gruppo Gallozzi) conclude il 2021 con 316.176 TEUs movimentati, pari al +2,06% rispetto al 2020 (309.777 TEUs). Nonostante uno scenario complessivo ancora soggetto a forti criticità, per il secondo anno consecutivo si evidenzia un andamento positivo, che fa registrare un più 4% rispetto ai traffici "pre-Covid" del 2019. A tal riguardo è interessante notare che mentre l'economia italiana, con un tasso di ripresa record ed

una impennata del Pil mai registrata prima, ritornerà ai livelli del 2019 intorno alla metà del 2023, Salerno Container Terminal, che movimentata circa l'80% del traffico contenitori del porto, ha conseguito e superato questo traguardo con almeno sei mesi di anticipo. Positivo anche l'andamento della divisione general cargo, che ha trattato nel suo primo anno di attività circa 400.000 tonnellate di merce non containerizzata ed alla rinfusa (principalmente grano) e della divisione ro-pax, con la movimentazione di 67.973 veicoli (+13%)

e 58.000 passeggeri (+8,4%). "Il completamento dei lavori di dragaggio e di allargamento della imboccatura, ultimati a fine anno, ora in attesa dell'ufficializzazione da parte della Autorità Portuale ed Autorità Marittima, non ha ancora prodotto alcun beneficio in termini di ulteriore sviluppo dei traffici commerciali, con l'ingresso in porto di navi di più alta capacità di stivaggio - sottolinea Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal - e, quindi, la crescita del 2021 è riconducibile ad

un complessivo rafforzamento dei servizi marittimi che già scalavano il nostro porto. Negli ultimi giorni del mese di dicembre si è aggiunto il collegamento diretto con l'Estremo Oriente, offerto dalla nuova compagnia di navigazione Kalyspo Line, del gruppo Rif Line".

In previsione delle nuove potenzialità, che ora si aprono con la conclusione dei lavori di riqualificazione portuale, nel 2021 sono state anche poste le basi per un altro forte balzo in avanti delle capacità operative del terminal,

definendo per l'anno 2023 un piano di ulteriori investimenti del valore di circa dieci milioni di euro. Sei nuove semoventi di piazzale (reach stackers) verranno consegnate nel corso del prossimo primo trimestre dell'anno, mentre prima di fine anno entreranno in esercizio un nuovo carro ponte di piazzale (RTG) ed una nuova gru di banchina.

Il dato più importante, proprio nel difficile contesto socioeconomico di questi tempi, è però rappresentato dall'incremento occupazionale della società, con l'inserimento nel corso del 2021 di ben 23 nuove figure professionali, che conferma Salerno Container Terminal quale maggiore datore di lavoro del porto.

È, infine, previsto entro il prossimo trimestre il completamento

della costruzione da parte di Salerno Container Terminal, interamente con proprie risorse finanziarie, del nuovo Posto di Controllo Transfrontaliero del porto di Salerno, realizzato secondo le prescrizioni della UE, per i controlli sanitari e doganali delle merci di origine animale e vegetale destinate al consumo umano. La nuova struttura polifunzionale, tecnologicamente avanzata, accoglierà gli uffici dell'Agenzia delle Dogane, del Ministero della Salute (Veterinario di Porto e Sanità Marittima) e del servizio Fitosanitario della Regione Campania. Questa realizzazione andrà ad integrare l'offerta del porto di Salerno, rendendo più efficaci e competitive le attività a presidio del comparto alimentare.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886




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

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.





Consulenze e coperture assicurative a 360°
 Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64
info@assimar.com

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

Mobilità a Livorno, proposte ACI



LIVORNO – L'Automobile Club di Livorno, con lo spirito di servizio che lo contraddistingue, pone la propria esperienza a servizio della città. Con una lunga lettera indirizzata al Comune, ha presentato le seguenti proposte per migliorare la circolazione. Ecco la nota che ci ha inviato per conoscenza di tutti i lettori livornesi.

Abbiamo fatto notare come siano pericolosi, in ambito urbano, gli incroci con diritto di precedenza a destra, suggerendo di stabilire quale strada intersecante avesse maggiore rilievo ed a questa dare la precedenza apponendo i dovuti cartelli. Un suggerimento dal costo irrisorio ma con una forte valenza circa la sicurezza.

Un altro argomento è la regolamentazione dell'incrocio via Cattaneo, via Caduti del lavoro e via Nazario Sauro. Un incrocio questo che, pressoché quotidianamente, annovera un incidente talmente poca è la chiarezza che si incontra attraversandolo. Un'operazione che anche questa sarebbe praticabile a costo praticamente zero.

L'eliminazione degli attraversamenti pedonali all'altezza di incrocio con obbligo di svolta a destra. È impensabile come si possa posizionare un attraversamento sulla destra di un incrocio che obbliga la svolta in quella direzione: l'automobilista guarda a sinistra, parte e finisce per investire il malcapitato pedone. Anche in questo caso, il costo dell'operazione sarebbe impalpabile.

Attraversamenti pedonali con semaforo: un esempio per tutti, quello di viale Alfieri all'altezza del poliambulatorio. Due semafori che mostrano la lanterna rossa alle auto anche quando non vi sono pedoni che necessitano di attraversare, provocando code inutili e un conseguente inquinamento evitabile.

Pista ciclabile scali Novi Lena e piazza Mazzini. Un tracciato del genere è inaccettabile perché provoca, con la colpevole collaborazione della rotatoria antistante l'istituto Nautico

Alla prova

LIVORNO – Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro. Promessa non da marinai.

A.F.

e il restringimento al ponte della Trinità, ingorghi quotidiani impossibili da sopportare sotto tutti i punti di vista. Si professa sempre più spesso una politica "green" in tema di mobilità e poi si fanno bruciare centinaia di litri di carburante perché non si vuole accettare che in quel punto presenti gravi errori di progettazione. Non conta chi li abbia commessi, ma chi non corre ai ripari avendo la possibilità di farlo, diventa altrettanto complice. Anche in questo caso, abbiamo fornito suggerimenti di miglioramento, il cui costo non impatterebbe sui bilanci in modo significativo: ripristinare le due corsie per le auto è ad oggi imprescindibile.

Onda verde per i mezzi di soccorso in avvicinamento al Pronto Soccorso, anche in considerazione della scelta dell'Amministrazione di mantenere l'ospedale nel centro città (al contrario di molte altre città della toscana vedi Pisa, Lucca, Pistoia, ecc.). Un'ambulanza che percorre i viali, non ha importanza in quale senso se da Nord o da Sud, trova nell'avvicinarsi al nosocomio una quantità di semafori che ne ostacolano il raggiungimento. Soste che in caso di alcune emergenze possono risultare determinanti per salvare vite. I semafori dovrebbero, a parere dell'ACI, avere un sistema che fornisca lanterna verde all'ambulanza in avvicinamento. Meglio ancora, sarebbe che i semafori avessero un cartello a messaggio variabile con la dicitura "mezzo di soccorso in avvicinamento".

Ingressi sulla Variante Aurelia: abbiamo suggerito di installare, all'altezza dei vari ingressi, una segnaletica che avvisi di eventuali incolonnamenti, suggerendo di non imboccarla se questa risulta in quel momento congestionata da un incidente. Per troppe volte l'utenza è rimasta intrappolata per ore, con code facilmente evitabili.

Risistemazione della segnaletica turistica: troppi sono ancora i cartelli illeggibili e di difficile interpretazione. Un dubbio e un'incertezza provocati in una manovra sono spesso causa di incidente.

L'abbandono della politica perseguita da anni nel rendere la viabilità sempre più caotica, illogica, nella visione utopistica di incoraggiare gli utenti della strada a convertirsi all'uso della bicicletta. Potrebbe essere una bella idea ma l'utopia non si attaglia alle persone che lavorano e che non potrebbero, pur volendolo, usare il velocipede per ovvi motivi di spostamento e logistica. La struttura della nostra città comporta lo spostamento Nord-Sud e viceversa, con tempi di percorrenza impossibili che impattano sul tessuto economico e causano il trasloco dell'imprenditoria verso altri lidi.

Si parla molto dell'uso del mezzo pubblico ma ad oggi non c'è un autobus che conduca in modo comodo a Parco di Levante, come non vi è un collegamento diretto per le Fonti del Corallo.

Abbiamo anche interessato l'attuale assessore alla mobilità sulla carenza di parcheggi in via March, divenuta un polo sanitario e non, di notevole rilevanza.

In ultimo, vogliamo ricordare il progetto pista ciclabile sul viale di Antignano, sperando che magari per questo ci sia un ripensamento e che il viale finisca per essere fruibile anche a livello turistico. Senza dimenticare che quest'ultimo rimane una delle uniche due vie di ingresso alla città.

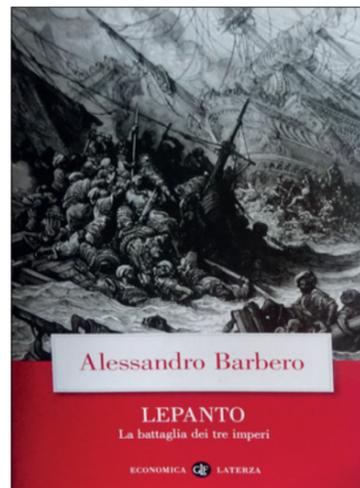
Nel Settembre 2021, abbiamo coinvolto l'Amministrazione in un progetto per l'insegnamento della guida sicura dedicato ai ragazzi di età compresa tra 16/18 anni. Ancora oggi però non siamo riusciti a partire in maniera effettiva con i corsi, non certo per nostra volontà.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Lepanto”
Di Alessandro Barbero
Editoriale Laterza
(15 euro)



Sulla battaglia navale di Lepanto, combattuta a inizio ottobre del 1568 tra la flotta cristiana e quella turca nel braccio di mare a Est di Cefalonia, ci sono stati nei secoli resoconti di entrambe le parti, ricostruzioni iconografiche, quadri di grandi autori e saggi storici. Sembrava difficile poter scrivere qualcosa di più e di nuovo. C'è riuscito con un impegnativo volume di circa 800 pagine il professor Alessandro Barbero, docente di storia medievale all'Università di Vercelli e già autore di numerosi studi storici, tra i quali un premio Strega del 1996.

Dei 32 capitoli che dividono la mastodontica opera del Barbero, non più di un paio sono dedicati alla battaglia, con la consueta esattezza dei dettagli e una rigorosa citazione delle fonti. Ma se delle varie fasi della sonora sconfitta dei

turchi si sapeva già molto, l'autore ci aiuta a capire meglio che la folgorante vittoria delle flotte cristiane non è stata poi così miracolosa come si disse, in quanto la supposta superiorità numerica dei turchi era invece una netta inferiorità sia di galere, sia di combattenti che specialmente di armamento moderno. I turchi combatterono ancora con poche artiglierie, con archi e frecce invece che con gli archibugi usati dai cristiani, e con equipaggi decimati dalla peste. Alcuni dei comandanti saraceni poi, come il famoso pirata Uluc Ali (rinnegato calabrese già celebre per la sua audacia) se la videro con il giovane Gian Andrea Doria (nipote del celebre Andrea) che fu abilmente giocato sia alla tattica che nella strategia. Tanto che Uluc Ali fu tra pochi turchi a far preda e a fuggirsene dal massacro.

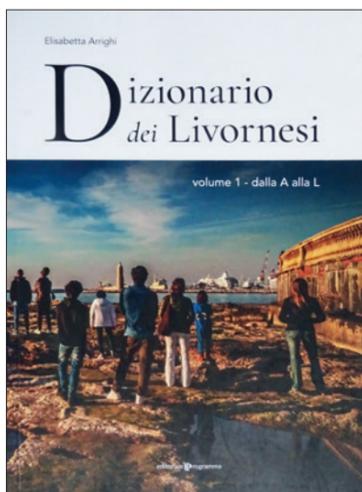
Il cuore del libro è dedicato invece alla faticosa nascita della coalizione cristiana, voluta dal papa malgrado i reciproci sospetti tra spagnoli, veneziani e genovesi; alla complicata serie di accordi, tutti con segreti codicilli che rischiarono più volte di mandare all'aria la coalizione, di levate di scudi di comandanti irascibili questioni etichetta, e infine sulla visione degli avvenimenti dall'altra parte della barricata, la Sublime Porta del sultano Selim. Descritto come un ubriaccone obeso e crapulone, ma capace di aver ideato e vinto la battaglia per riconquistare ai turchi l'isolato Cipro (con il noto martirio di Marcantonio Bragadin, scuoiato vivo dopo il saccheggio di Famagosta dei turchi) e di aver ricostruito miracolosamente in sei mesi la flotta distrutta a Lepanto. Che in sostanza - è la conclusione di Barbero - è stata una gloriosa occasione perduta per la cristianità.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Dizionario dei livornesi”
(volumi 1 e 2)
Di Elisabetta Arrighi
Editoriale Programma (9,90 euro x 2)



Elisabetta Arrighi è una collega che ha lavorato a lungo sul quotidiano livornese Il Tirreno, curando anche le pagine culturali. Ed è un'autrice prolifica da quando ha cominciato a sfornare libri, con un importante esordio sulla tragedia del Moby Prince, per il quale raccolse testimonianze e tesi ancora oggi in discussione.

Di recente abbiamo presentato anche il suo libro sui fari, splendidamente illustrato, a coronamento dell'altro volume sulle isole della Toscana. Questa sua nuova fatica, edita nella seconda metà del 2021, ha tutt'altra impostazione: come dice lo stesso titolo vuole essere un elenco di personaggi livornesi, in gran parte viventi, che non sempre e necessariamente sono noti al grande pubblico. È stata una bella fatica e basta leggere i due volumi,

ciascuno dei quali supera le 260 pagine, per rendersene conto.

Elencati in ordine alfabetico, con un capitolo per ogni lettera (dalla A alla L il primo volume) il dizionario riporta in sintesi, qualche volta anche con un paio di pagine a personaggi (con foto) dei anagrafici, professione e di elementi che per l'autrice ne hanno fatto un personaggio. Si parte nel primo volume con Acquaviva Giuseppe, nota famiglia di farmacisti, per approdare nel secondo volume a Danilo Zuccarelli, già giornalista pungente ed oggi professionista affermato in campo ospedaliero. Da sottolineare in appendice al secondo volume due capitoli speciali: "cervelli in fuga", con una serie di giovani che hanno trovato all'estero soddisfazione e posizioni di prestigio. E "Vigne e vini" per celebrare un comparto enologico altrettanto caratterizzante del territorio. Brava Elisabetta, ci hai aiutato a conoscere la gente di questa città che Malaparte bollò affettuosamente come "la Napoli della Toscana".

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Sponda Est: a quando

i rinfusi, anche se qualche voce di banchina sussurra che sia stata offerta una delle sponde del Molo Italia. Insomma, si lavora - e che si lavori è appurato - in silenzio e sottotraccia. Con l'obiettivo di trovare il bandolo della matassa a breve, perché il temporaneo rallentamento dei traffici ro-ro, caratteristica dei primi giorni di gennaio, a breve tornerà a chiedere soluzioni.

Autotrasporto: vaccini subito

concorrenti stranieri che operano in Italia privi di un valido certificato vaccinale: le nostre regole devono applicarsi in modo uniforme ai camionisti italiani e stranieri. Abbiamo visto quanto questi lavoratori siano indispensabili all'economia italiana, come abbiano garantito i rifornimenti nei momenti peggiori. Ora, alla penalizzazione dei costi di gestione crescenti non si aggiunga la beffa di una concorrenza sleale".

Lo ha dichiarato la presidente della commissione Lavoro della Camera Romina Mura (Pd), mentre si lavorava per trovare una intesa di massima sulle nuove misure anticovid in Consiglio dei Ministri.

Anche per le isole

diventerà necessario anche per attraversare lo Stretto di Messina nonché per raggiungere dalla Sicilia le isole minori (Ustica, Pelagie, Egadi ed Eolie), e alcune delle isole anche del Tirreno tra cui l'Elba, il Giglio e la Capraia.

"Stiamo seguendo con grande attenzione - dice il responsabile

della Comunicazione del Gruppo siciliano C&T, Tiziano Minuti - l'evolversi della situazione. Il presidente della Ragione Sicilia Musumeci bene ha fatto a ricordare al presidente Draghi le incongruenze e le possibili criticità del DL 229. Da parte nostra non abbiamo mancato di ricordare al presidente che oltre il caso dello Stretto esiste anche un vulnus relativo alle Isole minori della Sicilia. Restiamo dunque in attesa di eventuali sviluppi organizzandoci nel frattempo - come sempre fatto - per rispettare le prescrizioni delle Autorità di Governo riducendo contestualmente al minimo eventuali disagi per i nostri passeggeri".

Palermo, bacini

da 19 mila. Tre ore di manovre e quattro rimorchiatori sono serviti, infatti, per disancorare il bacino galleggiante di proprietà della Vulcano Shipyard che lo aveva acquistato dalla Regione siciliana la scorsa primavera e accompagnarne la partenza alla volta della Turchia per la probabile demolizione. Un'operazione che ha reso il porto di Palermo finalmente libero da intralci alla navigazione.

"Abbiamo vinto una battaglia che tutti ritenevano persa in partenza: siamo riusciti a spostare i due bacini, quello da 50 mila tonnellate e quello da 19 mila, che deturpavano lo specchio acqueo del porto di Palermo sin dagli anni '70", ha commentato Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. "Siamo davvero felici e fieri: quello che è avvenuto oggi è un miracolo, il lavoro più complesso tra i tanti portati a termine finora, la cui gestazione ha richiesto ben quattro anni di impegno. Voglio ringraziare la Regione siciliana che ha collaborato con

noi per consentire l'eliminazione di tutta quella inutile ferraglia che invadeva il bacino storico del porto, degradandolo e rendendolo inadeguato a ospitare le navi di ultima generazione, finalmente in grado di riappropriarsi della loro piena capacità di manovra. La soddisfazione è doppia perché abbiamo ottenuto due risultati che riguardano sia la funzionalità che l'estetica: possiamo finalmente ospitare navi XL, ora nelle condizioni di entrare in porto in tutta sicurezza e, allo stesso tempo, abbiamo recuperato la bellezza dello skyline del nostro scalo. Un grande passo avanti".

Occhio ai polli di Renzo

e pochissime banchine della sponda Est della Darsena Toscana, rischia di far perdere al porto di Livorno alcuni dei suoi valori primari in quanto a traffici. Ci ha già provato Grimaldi, quando è andato ad "assaggiare" Piombino e Carrara. MSC da parte sua non fa mistero di star stretta sul Lorenzini, malgrado Ennio abbia moltiplicato pani e pesci - ovvero aree esterne, affittate a caro prezzo - pur di far spazio. Altri armatori mugugnano. E la disgraziata vicenda delle crociere è servita, se non altro, a non creare ulteriori problemi di accosti. Ma proliferano lungocosta - e non solo nei porti più vicini a noi - le offerte di nuove banchine e terminal per quando le crociere riprenderanno: specie se non sarà sciolto il nodo della Porto 2000. Dovevano anticipare il temuto verdetto della suprema magistratura romana, dicevano entro dicembre. Invece sito ancora in stand-by.

Non voglio farla lunga: ma occhio a far la fine dei polli di Renzo, che si becchettavano tra loro - chi non ricorda i promessi Sposi? - mentre venivano condotti verso lo spiedo.

(Non vorrei, a questo punto, che il lavoro di cesello in corso da parte dell'AdSP (con la collaborazione di alcuni dei principali imprenditori dell'area sponda Est: l'immagine dei polli di Renzo ovviamente è una battuta per definire quanto appare dall'esterno) non venisse abbastanza compresa. Luciano Guerrieri e Matteo Paroli stanno roscicchiando giorno per giorno vincoli, "caveat" e sospetti per arrivare alla soluzione sperata. Che è una redistribuzione delle aree, utilizzando come merce di scambio altre concessioni. Un lavoro di cesello, che ha un unico limite: quello dei tempi, che si sono allungati oltre le speranze e le esigenze reali. Da qui le pressioni, le tensioni, i nervosismi. Di cui è nostro dovere dar notizia.

TEN-T, i nuovi nodi

che ferroviaria, rispettivamente nella rete 'Core' e nella cosiddetta 'Extended Core', un nuovo livello intermedio, così come l'inclusione in ambito Core dei terminali di Ferneti, Santo Stefano di Magra, Segrate e Agognate.

La pubblicazione della proposta - ha commentato il ministro Enrico Giovannini - "consentirà al Paese di accedere ai finanziamenti del Connecting Europe Facility, dedicati al potenziamento delle reti e nodi di trasporto europei a beneficio degli spostamenti di persone e merci. Ci auguriamo che l'iter di approvazione confermerà la proposta della Commissione sulle mappe geografiche che consentirà di collegare il Centro e il Sud del Paese al resto d'Europa. Gli impegni finanziari già assunti con il PNRR e con la prossima legge di bilancio per potenziare ferrovie, porti e la rete logistica del Paese potranno così essere

ALL'INTERNO

Messina riqualfica la Bocchetta-Annunziata.	a pag. 2
Alla scoperta dell'arte nascosta.	a pag. 2
Ecco il futuro della logistica.	a pag. 2
Le stelle del Giglio.	a pag. 2
Per tutelare il personale dei trasporti necessitano misure di sicurezza.	a pag. 3
Maersk nella supply con Unilever.	a pag. 3
Salvataggio a bordo della "Costa Luminosa".	a pag. 4
Le navi della Messina per i bolidi della Dakar.	a pag. 4
MSC, confermata in vetta alla classifica.	a pag. 4
Agostinelli proroga le concessioni demaniali.	a pag. 4
Metano nei trasporti eccezionali.	a pag. 4
Petrolio e Gas in Italia: FederPetroli ringrazia.	a pag. 5
Attenti, inquinate anche con le mail.	a pag. 5
Anche un fondo per l'idrogeno.	a pag. 5
Meteo pazzo, con i giorni "più".	a pag. 5
Darsena Europa, ecco tutti gli "step" dei prossimi lavori.	a pag. 6
Arriva la bettolina elettrica.	a pag. 7
Barche a vela, prezzi in crescita.	a pag. 7
"Quasi" barca elettrica.	a pag. 7
Il futuro sostenibile al CES 2022.	a pag. 7
Polvere, ruggine e danni: gli aeroporti abbandonati di tutto il mondo.	a pag. 8
Salerno Container Terminal cresce	a pag. 8
Fissate le date per Pescare Show.	a pag. 8
Mobilità a Livorno, proposte ACI.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "Dizionario dei livornesi" di Elisabetta Arrighi.	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI - "Lepanto" di Alessandro Barbero.	a pag. 9

rafforzati con ulteriori risorse europee".

Rimorchiatori: braccio di ferro

ovviamente cerca di imporre il suo principio che - sottolineano le fonti nazionali - continua ad essere a... trazione Nord-Europea.

Il dibattito si è fatto delicato anche perché nelle gare che sono già state proclamate, come quella di Genova, si è definito che ci sarà un unico operatore per ogni scalo: e anche questo non piacerebbe alla commissione europea, in nome di un principio di libera

concorrenza che però parecchie volte si è dimostrato inattuabile o peggio ancora dannoso per la qualità del servizio.

Si attendono adesso da Bruxelles i chiarimenti definitivi, mentre il ministero italiano sembra deciso a ribadire la propria scelta. Che ha un enorme valore non solo simbolico ma specialmente economico e di posti di lavoro per i nostri scali.

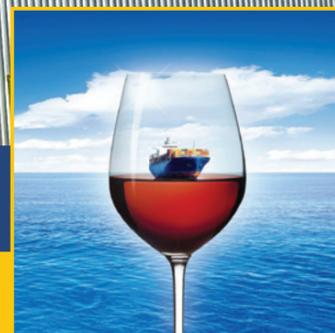
Moby verso il salvataggio

ad operare con impegno e sacrificio anche del personale.



Vintage 2021: the "wine cellar" is ready

Il vostro partner logistico di fiducia. Sempre più globale...



www.ggori.com

Giorgio Gori mette a disposizione della vostra azienda un network logistico mondiale connesso con una vasta rete distributiva. Sistemi di trasporto sicuri e modulari, condizioni di stoccaggio ottimali, partnership consolidate con i vettori più affidabili, eccellenti tariffe di trasporto, il tutto per una gestione completa della Supply Chain che ha come obiettivo quello di fornire ai vostri prodotti un accesso diretto, sicuro e competitivo al mercato globale, controllato da mani esperte capaci di dare una risposta personalizzata alle vostre esigenze.



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI

Wine and spirits logistics