

DOPO IL SEQUESTRO DI UNA NAVE GIAPPONESE IN MAR ROSSO

CON LA RICHIESTA DI USARE PIÙ TRENI PER LE MERCI DALL'ITALIA

Porti e sicurezza, sempre più timori

Il Mediterraneo allargato sta diventando un focolaio di guerre ma anche di azioni piratesche che minacciano non solo i traffici marittimi ma anche gli scali italiani - Il richiamo di Federagenti

ROMA – La partita di equilibri geopolitici sempre più delicati e fragili, nonché della sicurezza dell'interscambio mondiale, si gioca sul mare e nei porti. Lo si è visto anche nei giorni scorsi con il sequestro in Mar Rosso da parte di un commando yemenita calatosi da un elicottero, di una nave giapponese sospettata di essere israeliana. Secondo Alessandro Santi, presidente della Federazione Italiana Agenti e Mediatori Marittimi, il caso fa scattare più di un segnale di allarme. “È il Mediterraneo “allargato” al Mar Nero - ha detto - ma anche all'immediato oltre Suez, nel momento in cui è tornato a essere baricentrico per i traffici marittimi, sta riconquistando anche lo sgradevole primato dei pericoli derivanti da uno spostamento sul mare dei conflitti e del rischio terrorismo”.

“È colpevole ignorarlo: l'Italia, con i suoi 8500 km di coste e una rete di decine di porti vitali nel Mediterraneo, alla ricerca dell'identità marittima persa da troppo tempo, ma anche di una nuova strategia per rafforzare la sua portualità – prosegue Santi – si trova oggi ad affrontare anche sfide per

(segue a pagina 8)

Il gigante nel porto gigante



GIOIA TAURO – Il Medcenter Container Terminal ha ospitato, alla presenza delle principali autorità e istituzioni, la cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca, la più grande nave mai attraccata al porto calabrese, appartenente alla classe di cui fanno parte le navi più grandi e sostenibili al mondo. Alla cerimonia ha voluto presenziare lo stesso Gianluigi Aponte, che si è rivolto al Governo italiano perché difenda il grande scalo – e con esso la logistica nazionale – dalla “trappola” ETS di Bruxelles.

*

MSC Celestino Maresca ha dimensioni record: con i suoi 400 metri di lunghezza 61,5 metri di larghezza e un pescaggio a pieno carico di 17 metri, ha una capacità di 24.116 TEUs. La nave presenta tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale, vantando la più bassa percentuale di emissioni di gas serra per container trasportato, con emissioni di Co2 del 12% più basse rispetto alle soglie prescritte. MSC Celestino Maresca è dotata di tecnologie innovative che assicurano un'ulteriore riduzione delle emissioni, tra cui un sistema ibrido di depurazione dei gas

(segue in ultima pagina)

PER ANCIP, ASSITERMINAL, ASSOLOGISTICA, ASSOPORTI, FISE-UNIPOINT

Portuali, è lavoro usurante



ROMA – “La media anagrafica dei lavoratori portuali si eleva di anno in anno in un mercato del lavoro e di scelte organizzative aziendali che invece traggono la transizione della digitalizzazione dei processi operativi con una certa lentezza!” affermano Ancip, Assiterminal, Assologistica, Assoport, e Fise-Uniport, nell'anticipare che sulla legge di bilancio proporranno una norma per riconoscere ai lavoratori portuali il lavoro usurante.

“Ciò è dovuto a una stagnazione nell'operatività dei porti, conseguenza naturale della situazione

(segue in ultima pagina)

Agostinelli: “Non ci fermeremo”



Andrea Agostinelli

GIOIATAURO – Nel corso della cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca al Medcenter Container Terminal il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha evidenziato l'importanza dell'evento: “È la più importante cerimonia “marinara” mai svoltasi nel porto di Gioia Tauro. Fatemi peccare di superbia: ho letto del rilievo accordato alla identica cerimonia avvenuta in altri porti, ma a noi non fa molto effetto vedere navi gigantesche come la Celestino Maresca ormeggiate alle nostre banchine; siamo abituati bene, grazie alle scelte armatoriali, anche due in linea di fila, anche impegnate nel sorpasso nel nostro canale portuale; grazie a CP e servizi nautici, e soprattutto, senza offesa per nessuno, anche a pieno carico con 24.000 contenitori a bordo”.

Con lo sguardo rivolto ai traguardi segnati dall'infrastruttura portuale di Gioia Tauro,

(segue in ultima pagina)

ROMA – L'Austria ha recentemente chiesto all'Italia di aumentare la propria quota del traffico merci trasferite su ferrovia verso il proprio Paese, quota che attualmente si attesta al 26% del volume totale.

I dati relativi al 2021 pubblicati da Statistik Austria, l'organo ufficiale del governo austriaco a Vienna, evidenziano però che il traffico interno austriaco delle merci trasferito su ferrovia è pari solamente al 6,9% del totale.

“Invece di chiedere sforzi ai paesi confinanti, l'Austria farebbe bene a guardare in casa propria. Una quota di traffico ferroviario del solo 6,9% è sotto la media europea e andrebbe aumentata” - risponde Thomas Baumgartner, delegato per le questioni del Brennero di ANITA, alle comunicazioni dell'assessore ai trasporti della regione del Tirolo, che aveva recentemente affermato che in Austria il 30% di tutte le merci viaggiano su rotaia.

Mentre per il traffico in transito l'Austria impone aspre limitazioni al traffico, queste non valgono per il traffico locale né per quello con partenza o destinazione in Tirolo. “È una discriminazione non più tollerabile e bene ha fatto il ministro Salvini a fare ricorso alla Corte di

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 8)



Responsabile operativo
MASSIMILIANO ROSSI
335 6013854

Ufficio traffico
0586 404134
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo
0586 513469
amm.memlogistica@gmail.com

Via della Ferrovia, 15
57121 LIVORNO

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

SICUREZZA A 360°

Scopri di più su:
www.jungheinrich.it/sicurezza

JUNGHEINRICH



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

FGS FLUID
GLOBAL
SOLUTIONS

**PUMPS
COMPONENTS
SPARE PARTS**



CI TROVI IN VIA

XXV Aprile, Snc, 19021
Arcola SP

SCRIVICI A

sales@fluidglobalsolutions.com

TELEFONACI ALLO

0187 195 3245

MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



MENTRE CALA IL TRAFFICO DELLE NAVI

A Panama più bunker HSFO



PANAMA – La difesa dell’ambiente va bene, ma le compagnie armatoriali non vogliono rischiare di andare ancora di più in rosso con l’uso di carburanti meno inquinanti ma più costosi: business are business e finché ci sono alternative, l’economia prevale. È quanto risulta dalle vendite totali di bunker a Panama, che secondo i dati forniti dall’Authority del canale hanno raggiunto un picco a ottobre, trainate da un aumento della domanda di olio combustibile ad

alto tenore di zolfo (HSFO), quello meno costoso. Le vendite totali del mese sono state pari a 443.448 tonnellate metriche (mt), in calo del 4,5% rispetto all’anno precedente, ma in aumento del 12,7% rispetto al livello di settembre, secondo i dati preliminari della Panama Maritime Authority (AMP). Le vendite di HSFO sono aumentate del 12,9% rispetto all’anno precedente a 94.185 mt in ottobre, mentre le vendite di olio combustibile a bassissimo tenore di

zolfo (VLSFO) - più costoso - sono diminuite del 7,5% a 297.161 mt. Anche le vendite di gasolio marino (MGO) e di gasolio marino a basso tenore di zolfo (LSMGO) sono diminuite, rispettivamente del 51,9% e del 4,9%, a 4.624 mt e 37.478 mt. L’aumento delle vendite di HSFO è stato attribuito a una serie di fattori, tra cui la continua ripresa del traffico marittimo globale, il passaggio all’HSFO da parte di alcune navi a causa del suo prezzo più basso rispetto al VLSFO.

UN’INCHIESTA CHIARISCE I RECUPERI NON CODIFICATI

Un tesoro dai rifiuti elettronici

ROMA – Un’inchiesta di Altroconsumo lancia l’allarme sulla scarsa efficacia del sistema di gestione dei rifiuti elettronici in Italia. Se non vengono adottate misure tempestive, l’illegalità è destinata ad avere la meglio. Altroconsumo ha già denunciato al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica i flussi paralleli, chiedendo azioni immediate contro i furti di RAEE. Altroconsumo, in collaborazione con Erion Weee (il principale consorzio italiano di gestione dei rifiuti elettronici), ha seguito 264 apparecchi elettronici dotati di trasmettitore gps, una sorta di pulce elettronica, rivelando una realtà inquietante: il 34% di essi non raggiunge le destinazioni previste, finendo invece in percorsi illegali. L’inchiesta ha coinvolto 370 cittadini intenzionati a sostituire i loro vecchi apparecchi con nuovi modelli. Alcuni hanno optato per il ritiro da parte degli addetti del Comune, altri hanno usufruito del servizio tramite i negozi, altri ancora hanno consegnato il loro dispositivo all’isola ecologica. Di quei 370 Raee originariamente raccolti, con l’aiuto di tecnici specializzati e trasmettitori GPS, è stato possibile seguire in tempo reale il percorso di 264 Raee, mentre di 106 apparecchi si sono perse misteriosamente le tracce



durante il viaggio. Come spiega Altroconsumo: “All’interno di ogni elettrodomestico (tra frigoriferi, lavastoviglie, lavatrici, asciugatrici, congelatori) tecnici specializzati hanno inserito un trasmettitore gps a batteria, in grado di garantire il monitoraggio a distanza del Raee. Una procedura analoga è stata fatta per i dispositivi digitali (come tablet, notebook e smartphone) sui quali è stato applicato un trasmettitore di dimensioni più piccole. La trasmissione del segnale è avvenuta tramite la rete di telefonia mobile attraverso una scheda sim. Mentre il 66% ha raggiunto gli impianti autorizzati, il rimanente 34% ha preso direzioni impreviste, dimostrando che una parte dei rifiuti elettronici diventano preziosi tesori da sottrarre ai

percorsi ufficiali di smaltimento”. Come dimostrato dall’inchiesta dunque, una buona percentuale degli apparecchi elettronici non arriva agli impianti autorizzati, dove i rifiuti dovrebbero essere trasformati nuovamente in materie prime. Il motivo per cui i dispositivi escono dai corretti percorsi di smaltimento risiede nell’appetibilità dei Raee, ricchi di elementi preziosi come oro, argento e rame. Ma dove finiscono esattamente? L’inchiesta ha rivelato che alcuni Raee superano i confini nazionali, alcuni dispositivi sono stati localizzati in Slovenia ma anche in Senegal, Egitto e Marocco. Gli apparecchi finiscono sostanzialmente nei mercatini dell’usato o vengono ritirati dai rottamai.

NELL’AMBITO DEL FESTIVAL DI ORBETELLO “FLAMINGOMANIA”

Fotografare i fenicotteri



Nella foto: I fenicotteri di Orbetello.

ORBETELLO – Il 9 e il 10 dicembre prossimi a Orbetello, all’interno di “FlamingoMania – Il primo festival del fenicottero rosa” d’Italia, si svolgeranno due giorni di workshop di fotografia naturalistica con il sostegno di Canon, leader mondiale nell’attrezzatura fotografica, e la partecipazione del Canon Ambassador Bruno D’Amicis, fotografo naturalista pluripremiato a livello nazionale e internazionale. Sono aperte le iscrizioni per questa iniziativa che è stata ribattezzata

“Flamingo Light”. Intanto continua ad arricchirsi di eventi e contributi il già fitto programma di “FlamingoMania – Il primo festival del fenicottero rosa” d’Italia che si svolgerà a Orbetello, ideato e curato dalla società di comunicazione ambientale Ecozoica e promosso dall’associazione Occhio in Oasi. Accanto a escursioni guidate, birdwatching, proiezioni di film, una giornata scientifica, una mostra fotografica e molto altro, sono stati infatti annunciati

due giorni di workshop con tema la fotografia naturalistica, grazie al sostegno di Canon e alla partecipazione del suo Canon Ambassador Bruno D’Amicis. “Riteniamo che la fotografia naturalistica giochi un ruolo fondamentale nella divulgazione della natura” dicono Angela Fraja Bianchi, ceo di Ecozoica, e Fabio Ciani, di Occhio in Oasi. “E siamo particolarmente felici che Canon abbia subito accolto la nostra proposta di partecipare a questa due giorni, tra l’altro con il contributo di un fotografo del calibro di Bruno D’Amicis, tra i migliori a livello internazionale. Crediamo che gli scatti del mondo naturale siano un mezzo, grazie alla loro bellezza, per avvicinare e far incuriosire il grande pubblico alle tematiche ambientali, come la conservazione degli habitat naturali e della biodiversità che questi ospitano. Il primo passo per conservare è conoscere e per conoscere bisogna amare. La fotografia naturalistica è un incredibile facilitatore di tutto ciò e, da qui, la due giorni di workshop “Flamingo Light”.

PER CERCARE DI STIMOLARE VENDITE ANCORA POCO POPOLARI

Nuovi incentivi alle auto green

ROMA – Il 2024 segnerà l’introduzione in Italia di incentivi statali incentrati principalmente su auto elettriche e ibride plug-in, mirando a stimolare l’adozione di veicoli a basso impatto ambientale. Nonostante le critiche precedenti per aver incentivato anche i veicoli endotermici più puliti - che poi sono ancora quelli preferiti dall’utenza, come abbiamo scritto di recente sulla base dei dati ACI -, il governo ha assegnato adesso la maggior parte dei fondi alla categoria meno richiesta degli ibridi e delle elettriche, evidenziando l’importanza di incentivare la transizione verso veicoli più puliti.



Nella foto: La full Electric “Yoyo”, eminentemente cittadina.

Con un budget totale di 570 milioni di euro, queste agevolazioni sono state pensate per essere distribuite per favorire l’acquisto di veicoli in diverse fasce di emissioni di CO2. La strategia prevede un

rinnovo del parco auto circolante, la promozione di veicoli con emissioni inferiori a 135 g/km di CO2 e l’incoraggiamento all’acquisto di auto elettriche e ibride. La distribuzione dei fondi riflette un cambio di strategia, con un aumento dei finanziamenti per le fasce di emissioni più basse. Il governo ha previsto una dotazione finanziaria dettagliata, con fondi destinati alle diverse fasce di emissioni. Veicoli con emissioni di 0-20 g/km CO2 riceveranno 205 milioni di euro, veicoli con emissioni di 21-60 g/km CO2 avranno 245 milioni, mentre quelli con emissioni di 61-135 g/km CO2 riceveranno 120 milioni.

ITALIAN MARITIME ACADEMY TECHNOLOGIES

ISTITUTO TRASPORTI LOGISTICA E NAVIGAZIONE

TRANSPORT LOGISTICS AND NAVIGATION INSTITUTE

IMAT

Training Center

Corsi Online

ASSOCIAZIONE FONDATA NEL 1952

Via A. Pieroni, 26 – 57123 Livorno – Tel. 0586 885284 – Fax 0586 885312

www.asamar.it – asamar.li@virgilio.it

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN SHIPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO											
PER	NAVE VOY DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it TURKEY / GREECE TO USA - - Diretto su Boston e Philadelphia											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosezuzioni interne); CAUCEDO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // + Boston e Philadelphia via Valencia - servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i> . Repubblica Domenicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i> . Surimane: <i>Paramaribo</i> . Barbados: <i>Bridgetown</i> . Accettazione Reefer in "Cold Treatment"											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosezuzioni interne).											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosezuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!)											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.											
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.											

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

MEDITERRANEAN



SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA									
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA ▪ Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	11											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	12											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR ▪ Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13											
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR ▪ Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13 BIS											
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	14											
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	14 BIS											
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15											
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it MAROCCO - Casablanca.	16											
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..	17											
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	18											

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE	VOY DA									
		BA	VE	RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:	
	MSC ASLI	AE347A	29-11	28-11			27-11			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC MIA SUMMER	AE348A	6-12	5-12			4-12				
	MSC ASLI	AE349A	13-12	12-12			11-12				
	MSC RHIANNON	AC346A						29-11		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC PAMIRA III	AC347A				5-12	6-12				
	MSC ANDRIANA III	AC349A				12-12	13-12				
	MSC NILGUN	AB347A	26-11	30-11	1-12		2-12	4-12		PIRAEUS, ALEXANDRIA OLD PORT, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MSC GIANNA III	AB348A	3-12	7-12	8-12		9-12	11-12			
	MSC JENNY II	AB349A	10-12	14-12	15-12		16-12	18-12			
	MSC ESHA F	AY348R	30-11				2-12			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MAERSK HALIFAX	347E					29-11			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)	
	MAERSK HUACHO	348E					5-12				
	MAERSK HONG KONG	349E					11-12				
	BURAK BAYRAKTAR	AS347A		26-11						ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	MED SAMSUN	AS348A	2-12	3-12			1-12				
	MED TRABZON	AS349A	9-12	10-12			8-12				
	MSC CHARLOTTE	AA348A	29-11	26-11			29-11			PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, ALEXANDRIA EL DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)	
	SPIRIT OF CHENNAI	AA349A	6-12	3-12			6-12				
	LUEBECK	AA350A	13-12	10-12			13-12				

PER L'UTILIZZO DEL NUOVO ACCOSTO FINTITAN-B

Prima cementiera a Marghera



VENEZIA – La nave cementiera Blue Cement 4 proveniente da Izmir in Turchia è giunta nel porto di Venezia utilizzando il nuovo accosto affidato in concessione alla società Veneta Cementi e sito lungo il Canale Industriale Brentella, un'area di grande rilievo operativo portuale a Porto Marghera. L'arrivo della nave, che trasportava 13.800 tonnellate di cemento, ha inaugurato la messa in esercizio dell'accosto

"Fintitan-b" dopo i lavori di realizzazione della banchina che hanno visto una compartecipazione della società concessionaria e dell'Autorità di Sistema Portuale nell'investimento economico. «L'arrivo della prima nave presso il nuovo accosto nel canale Brentella – ha dichiarato il presidente dell'AdSP MAS Fulvio Lino Di Blasio – è l'ennesima testimonianza della vitalità del nostro sistema por-

tuale e del grande rilievo operativo portuale di quella parte di Porto Marghera. L'investimento, frutto di una fattiva collaborazione tra pubblico e privato, fa fronte a un'esigenza di ampliamento del business espressa da Veneta Cementi: l'Ente ha realizzato assieme all'azienda le opere necessarie ad accogliere il traffico di navi cementiere e ha consentito alla società di operare presso un accosto temporaneo per tutto il tempo necessario alla messa in esercizio dell'opera".

L'intervento in area demaniale ha previsto sia l'esecuzione di opere strutturali per la trasformazione del marginamento ambientale in banchina portuale, sia un intervento di dragaggio per l'approfondimento del fondale alla quota di – 9 metri sul livello marino medio del primo tratto del canale Brentella, necessario per l'accosto di navi di pescaggio pari a 8 metri. Il dragaggio ha comportato l'escavo di circa 45 mila metri cubi di sedimenti precedentemente caratterizzati lungo un fronte di banchina di 190 metri. I sedimenti sono stati conferiti in prevalenza all'interno della cassa di colmata del Molo Sali e in minima parte presso l'isola delle Tresse.

CON L'APPROVAZIONE DEGLI ORGANI DI CONTROLLO DELLA BORSA

d'Amico, azioni Star negli USA

LUSSAMBURGO – d'Amico International Shipping S.A., società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, rende noto di aver ricevuto l'approvazione per la negoziazione delle proprie azioni sull'OTCQX® Best Market negli Stati Uniti, a partire dal 20 novembre 2023 e con il ticker (OTCQX: DMCOF).

Le azioni di DIS sono quotate sul segmento STAR di Borsa Italiana Euronext e sono attualmente negoziate 'over the counter (OTC)' negli Stati Uniti, nel segmento OTC Pink market, gestito da OTC Market Group.

Il segmento OTCQX International Market dedicato alle aziende internazionali è un mercato pubblico ben consolidato - sottolinea la società - con elevati standard finanziari e di 'corporate governance', riconosciuto dalla US Securities Exchange Commission



Paolo d'Amico

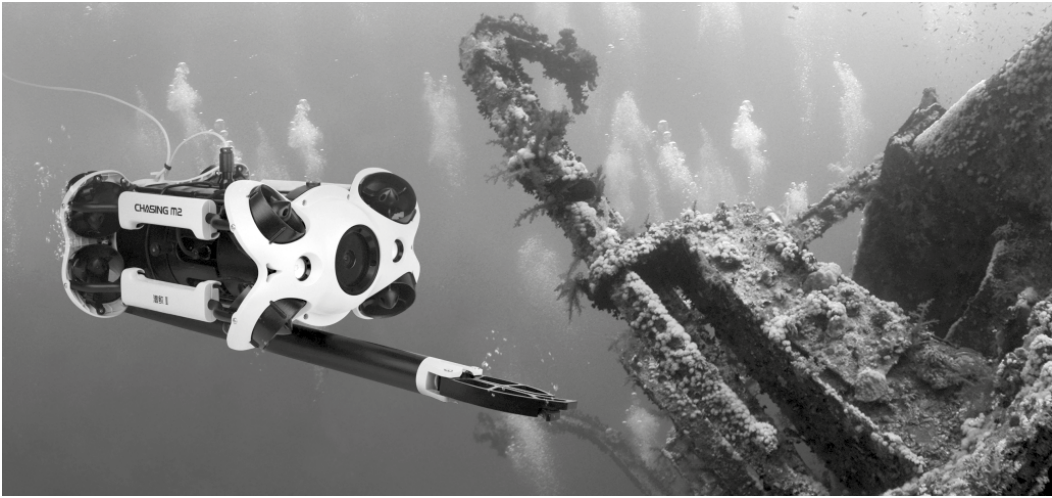
(SEC) e che fornisce agli investitori americani un'alternativa di 'cross-trading' più trasparente, liquida ed efficiente rispetto all'OTC Pink market. Inoltre, le aziende quotate sull'OTCQX ottengono anche una conformità 'Blue sky' valida in 37 stati degli USA (non disponibile nell'OTC Pink market), che con-

sente ai broker di sollecitare ordini e distribuire ricerca agli investitori statunitensi in tali stati.

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha dichiarato: "Sono lieto di annunciare che a partire dal 20 novembre 2023, le azioni di DIS saranno negoziabili sul Mercato OTCQX a New York. Questa iniziativa mira a potenziare la visibilità dell'azienda tra gli investitori statunitensi, offrendo loro una piattaforma più trasparente ed efficiente per negoziare le nostre azioni. Gli investitori americani avranno accesso allo stesso livello di informazioni e dati che attualmente forniamo nei mercati europei. Consideriamo questa evoluzione come un passo in avanti significativo per DIS, poiché ci aiuterà a espandere la nostra base azionaria all'interno della più grande comunità di investitori del mondo."

PER LA RICERCA DEL CORPO DEL MARINAIO DISPERSO

Il ROV sul relitto dell'Elemex



OLBIA – Nei giorni scorsi il procuratore della Repubblica Gregorio Capasse si è recato a bordo di nave Anteo della Marina Militare, accompagnato dal personale inquirente della Guardia Costiera di Olbia, per dar corso alle ricerche del corpo del marinaio senegalese Diome Mande', disperso dal 10 agosto in seguito alla nota collisione, al largo di Capo Figari, tra il Traghetto SHARDEN e il Peschereccio ALEMEX II.

A bordo della Nave Anteo, giunto con la motovedetta CP 273 della Guardia Costiera di Olbia,

il procuratore è stato ricevuto dal comandante della Nave, C.F. Corrado Rocca, e dal capo team del gruppo operativo Subacquei del COM.SUB.IN. C.F. Therry Trevisan, che dopo aver illustrato le modalità di svolgimento delle ricerche hanno dato avvio alle attività operative.

Nonostante le operazioni di ricerca siano state rese particolarmente difficoltose dalle proibitive condizioni meteorologiche in zona (Mare 4 e 25 nodi di vento da SW) i palombari del COM.SUB.IN, utilizzando un sofisticato robot subacqueo (ROV – Remotely

Operated Vehicle), sono riusciti ad individuare i relitti del peschereccio, alla profondità di circa 88 metri, con nelle vicinanze una salma adagiata sul fondo.

Le condizioni meteorologiche particolarmente avverse non hanno reso possibile l'intervento sul luogo del ritrovamento, necessario per il recupero del corpo, ad opera dei palombari della Marina Militare. Su espressa richiesta del procuratore, la nave della Marina è rimasta pertanto in zona di operazioni in attesa di un miglioramento delle condizioni meteorologiche per operare il recupero del corpo.

FERMATA DALLA GUARDIA DI FINANZA DI LIVORNO

Un'auto imbottita di soldi



LIVORNO – Proseguono incessantemente le attività di polizia economico-finanziaria da parte di tutte le Fiamme Gialle della provincia labronica, coordinate dal comando provinciale Livorno, al fine di prevenire e contrastare violazioni alla normativa antiriciclaggio, nonché la possibile introduzione nel circuito economico legale di denaro proveniente da attività irregolari,

siano esse evasione fiscale, frodi o reati del crimine organizzato. Ciò, anche e soprattutto per tutelare l'importante e consistente distretto turistico-alberghiero.

Nell'ambito di questi servizi, i militari del Gruppo Livorno, a conferma della costante trasversale attenzione "a 360 gradi" dell'ambito portuale e dintorni, hanno fermato lo scorso fine settimana,

poco fuori lo scalo passeggeri, un soggetto trovato in possesso di ben 250 mila euro in contanti. Durante il controllo di mezzi e persone lungo la viabilità esterna del porto livornese, la pattuglia ha fermato una Audi, condotta da un uomo di origine cinese ma regolarmente in Italia, residente in Sardegna. Nel frangente è quindi emerso come il soggetto fosse appena sbarcato da una nave passeggeri proveniente da Olbia. I soldi, in contanti, in vario taglio e mazzette confezionate sottovuoto e con del peperoncino (per sviare i cani dell'antidroga) erano occultati in più parti, ovvero nel vano ruota di scorta, in un pannello di una portiera e tra le bevande all'interno di un frigo portatile presente in auto.

Ulteriori accertamenti hanno permesso di verificare come il controllato avesse un profilo reddituale e patrimoniale assolutamente incompatibile con la somma trasportata. Pertanto, alla luce della modalità di occultamento, del quantitativo e dell'incongruo profilo economico, il denaro è stato sequestrato e il soggetto denunciato all'Autorità Giudiziaria per riciclaggio.

TUTTE LE CRITICHE AL TESTO SUGLI INCIDENTI STRADALI

Trasportounito sul nuovo Codice



Maurizio Longo

ROMA – Secondo Trasportounito, la sicurezza stradale non si ottiene con la sola repressione e con l'inasprimento delle sanzioni; e neppure con vincoli, restrizioni o coercizioni sull'uso dei mezzi. Scorciatoie troppo facili - dice una sua nota - diventate prassi comune, quando il tema dovrebbe essere affrontato con serie campagne di prevenzione e strumenti operativi e legislativi ben più articolati.

Secondo Trasportounito il disegno di legge del ministro sul nuovo Codice della strada, rispetto al quale ha presentato alcune osservazioni, ignorerebbe tutta la parte non punitiva: accelera infatti i processi di

revoca della patente, introduce un complesso sistema di "sospensione breve" della patente a 7 o 15 giorni, a seconda della contabilizzazione dei punti sulla patente per ciascuno dei 12 milioni di abilitati alla guida, inasprisce le sanzioni a tutti i livelli e concede la possibilità agli addetti ai controlli di utilizzare telecamere, immagini e video-sorveglianza per comminare sanzioni e fare cassa, senza la necessità di presidiare fisicamente strade e territorio.

«La proposta, debole sul piano della maggiore sicurezza stradale è anche – sottolinea Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito – peggiorativa per i conducenti professionali, tuttavia contiene aspetti che sono evidentemente considerati marginali quando, proprio su questi, andrebbero concentrati gli sforzi: 1. La promozione delle attività formative deve valere non solo per i più giovani ma anche per tutti gli altri conducenti e ancora di più per gli addetti ai controlli ai quali va richiesta una specializzazione oggi inesistente; 2. Gli uffici per la motorizzazione devono essere profondamente riformati, superando i vecchi schemi di organigramma verticale, puntando dal punto di vi-

sta operativo a una digitalizzazione che concretizzi l'idea di un sistema sanzionatorio personalizzato; 3. La regolamentazione delle attività economiche su strada non può limitarsi ai trasporti eccezionali, pure urgenti, ma deve estendersi anche a tutte le altre attività di trasporto di merce: l'attuale regolamentazione del mercato del trasporto di merci su strada, genera sfruttamento e non riduce i rischi e le difficoltà connesse con incidenti".

Ecco i dati forniti dall'associazione: Nel 2021 i conducenti dei mezzi pesanti che hanno perso la vita sono stati 169 – Nel 2021 gli incidenti sono stati 151.875 (18 incidenti/ora) con un +20% rispetto all'anno precedente – Nel 2022 gli incidenti sulle strade extraurbane statali e provinciali sono aumentati del 7,2% e i decessi sono aumentati del 12,2% – Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ancora a quota 189.228. Come dire che dal 2008 al 2021 il calo è stato di ben 104.483 pattuglie pari oltre il 35% (290 pattuglie/giorno) – L'organico previsto della Polizia Stradale è di 12.986 operatori. Oggi è sotto quota 10.000.



Per operatori logistici, aziende portuali e ADSP, dal 1994, risolviamo situazioni complesse

salute e sicurezza sul lavoro & RSPP
GDPR & protezione dei dati personali
231 & OdV
sistemi di gestione
sostenibilità & ESG

consulenza aziendale | consulenza legale | formazione

gestaconsulenza.it
info@gestaconsulenza.it

CON LE NORMATIVE INTERNAZIONALI PIÙ AVANZATE

Skipper, tutte le novità



GENOVA – L’Italia si è finalmente adeguata alle normative internazionali più avanzate sui titoli professionali per il diporto nautico. Ne abbiamo già scritto, riportando le modifiche legislative. Ripresa andiamo oggi alcune delle considerazioni dell’ingegner Neglia di Confindustria Nautica.

“In generale, direi che nei decenni passati c’è stata una scarsa attenzione al tema della competitività internazionale e cioè al concetto che l’Italia è leader mondiale assoluta di un’industria che vende e guarda al mondo. Quindi, se il Paese vuole essere attrattivo, le sue regole devono fare altrettanto. Grazie all’azione di Confindustria Nautica, tutto ciò sta cambiando. Venendo ai titoli professionali, sono tutti conformi alla Convenzione internazionale

STCW, tuttavia l’Italia è stata in passato campione del mondo nel tradurla nel diritto interno nella maniera più restrittiva possibile, avvantaggiando i titoli di altri Paesi UE. Ora si cambia. Se abbiamo la formazione più articolata e approfondita, è giusto che le abilitazioni ne tengano conto. Finalmente, seguendo anche l’evoluzione del mercato mondiale verso le grandi costruzioni, viene rimosso il tetto delle 3.000 GT (Gross Ton) per il comando delle navi adibite alla navigazione da diporto, come avviene con i titoli mercantili.

Adesso l’iter formativo del primo livello, Ufficiale di navigazione del diporto, è il medesimo. Tuttavia, al fianco del periodo di navigazione obbligatorio ridotto previsto per i diplomati dell’Istituto tecnico del

settore tecnologico, indirizzo trasporti e logistica (ex Nautico), sono previste riduzioni della navigazione anche per chi è già in possesso della qualifica di Comune di guardia di coperta o di Marittimo abilitato di coperta.

Dopo il conseguimento del titolo, si potrà essere imbarcati in qualità di Ufficiale di coperta di grado inferiore al primo sulle navi fino a 3.000 GT, oppure come comandante sulle navi fino a 500 G.

Per la formazione, è rigorosamente quella prevista dagli Standard STCW e non potrebbe essere altrimenti, ma la navigazione di addestramento potrà essere effettuata su navi da diporto o su imbarcazioni di lunghezza superiore ai 15 metri, adibite al noleggio o in uso privato, oltre che di navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (iscritte al Registro internazionale). La formazione prevede i corsi antincendio di base, sopravvivenza e salvataggio, sicurezza personale e responsabilità sociali (PSSR), familiarizzazione alla security per il personale imbarcato, marittimo abilitato ai mezzi di salvataggio (MAMS), Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) e radar, primo soccorso (First Aid), l’esame teorico e pratico su competenze e capacità (di cui alla sezione A-II/1 del Codice STCW) a livello operativo.

LA MASSACRANTE REGATA TRA LA NORMANDIA E LA MARTINICA

Bene l’Italia alla Transat “Vabre”



MARTINICA – Lunedì scorso alle ore 21:17 (ora italiana), Giancarlo Pedote e Gaston Morvan, i due velisti impegnati nella massacrante regata d’altura “Transat Jacques Vabre Normandie - Le Havre,” hanno completato il percorso di 3.750 miglia tra Le Havre e Fort-de-France passando per l’isola di Santa

Maria, in 11a posizione nella classe IMOCA dopo tredici giorni. Una regata che ha visto l’Italia sempre in ottima posizione con Beccaria, Bona e Fornaro che si sono battuti per una delle prime posizioni.

Tredici giorni - riferiscono i resoconti - a dir poco intensi, con un passaggio nel Canale

della Manica complesso, soprattutto al largo della punta della Bretagna, una scelta strategica cruciale fatta non appena giunti alla latitudine di Capo Saint-Vincent, numerose incertezze sul fronte meteo, alisei un po’ incerti, ma anche grandi battaglie.

Due skipper di Prysmian Group hanno preso una rotta verso sud che, nonostante le incertezze, ha dato i suoi frutti, e hanno ingaggiato un formidabile duello con Benjamin Dutreux e Corentin Horeau. Hanno lottato durate tutti gli ultimi cinque giorni di regata per la decima posizione in classifica, nonostante il peggioramento delle condizioni di salute di Giancarlo, che ha sofferto di febbre alta, vertigini, astenia e disidratazione. Guyot, alla fine, ha passato Prysmian Group impedendo al duo Italo-francese di finire nella Top 10.

Giancarlo è attualmente sotto le cure del medico di regata.

AL SALONE NAUTICO DI NAPOLI

Posti d’ormeggio cercansi



NAPOLI – Le prime giornate del salone nautico internazionale di Napoli, il Navigare, in corso al molo Luise di Mergellina sino a domani, domenica 26, grazie ad una folta partecipazione evidenziano l’interesse crescente per la nautica da diporto. Stimate oltre 30mila le presenze, nel solo weekend inaugurale, che hanno affollato la banchina e i moli galleggianti della manifestazione dove sono esposte oltre cento imbarcazioni tra i 28 e 5 metri. Soddisfatta l’organizzazione, a cura dall’Associazione Filiera Italiana della Nautica presieduta da Gennaro Amato.

“È indubbio che l’ampliamento della superficie espositiva di quest’anno, con l’inserimento di un ulteriore molo galleggiante di 100 metri, con disponibilità sulle due fiancate di 200 metri di ormeggio, ci ha consentito di presentare un’offerta più ampia e completa – ha dichiarato il presidente Amato –. In questi nove giorni si possono vedere molti dei gioielli della produzione nautica da diporto italiana, che è sempre leader nel mondo per qualità, dai gozzi ai gommoni, dalle barche agli yacht. Ma il villaggio presenta anche, con oltre 25 stand, l’intera offerta della filiera nautica



con accessoristica, motori marini e servizi”.

Eppure, nonostante una ricca partecipazione indicata in oltre 30mila visitatori nelle prime giornate dell’esposizione, si registra una difficoltà nelle trattative di compravendita. La maggior parte degli interessati pone una condizione per l’acquisto: la garanzia da parte del venditore di offrire un’opportunità di ormeggio. E qui nasce il problema.

Lo stesso presidente dell’Autorità Portuale di Napoli Andrea Annunziata, in merito alla questione legata all’esiguità degli ormeggi nella Regione, ha le idee molto chiare: “L’intero

bacino della Campania registra una necessità di almeno 40-50 mila posti barca per la nautica da diporto, e tra questi buona parte nel golfo di Napoli.” Annunziata si dice pronto a fare, con l’AdSP, la propria parte: ma occorrono autorizzazioni, investimenti e tempi celeri.

AFINA, intanto, ha pronto un progetto che prevede l’allungamento del molo di soprafflutto di Mergellina di 250 metri, utilizzando gli scogli, e realizzando 6 pontili galleggianti perpendicolari da 100 metri lineari ognuno in modo da ottenere 1.200 metri lineari di attracco con la possibilità di ormeggiare 350-400 imbarcazioni.

PER GLI APPASSIONATI DELLA SOCIETÀ VELICA

“Stella d’argento” a Viareggio

VIAREGGIO – Con le ultime due prove disputate con mare calmo, cielo nuvoloso e vento dai 6 ai 7 nodi, si è concluso il Campionato d’autunno 2023, tradizionale appuntamento riservato alla Classe Star organizzato, su delega della Federazione Italiana vela, dalla Società Velica Viareggina con la collaborazione del Club Nautico Versilia e del Circolo Velico Torre del Lago Puccini.

Le vittorie nell’ultima e decisiva giornata sono state firmate da Luca Massacesi con Maurizio Bellini e da Marco Viti con Daniele Bresciano.

Delle otto prove previste complessivamente è stato possibile portarne a termine regolarmente solo quattro sul campo di regata considerato ottimale da questa Classe sulla quale si sono cimentati i migliori velisti di tutti i tempi.

La prima giornata del Campionato aveva visto scendere in acqua una decina di equipaggi che erano riusciti a disputare due prove con mare calmo, vento dai 5 ai 7 nodi e caldo ancora quasi estivo. Le prime due vittorie di giornata erano andate nell’ordine a Paolo Nazzaro con Paolo Cisbani (AVBracciano) e al campione tricolore e del XIV Distretto in carica (per il terzo anno consecutivo) Enrico Chieffi con Manlio Corsi (SVV). Le due tappe successive, (22 ottobre e 5 novembre), invece, erano state annullate per le avverse condizioni meteo marine.

Il Comitato di Regata è stato presieduto da Carlo Cesare Augusto Tessi con Silvio Dell’Innocenti.

La classifica stilata al termine del Campionato d’Autunno ha visto pertanto laurearsi Campioni 2023 Luca Massacesi con Maurizio Bellini su Ita 8382 Starnuto (Flotta Viareggio 1961 -SVV, 7 punti; 4,2,1,7) seguiti dagli inossidabili



Antonio Balderi e Amerigo Anguilelli con Ita 8206 Pelocaldo (Flotta Perla Della Versilia 1990 - SVV, 11 punti 3,4,4,4) e da Marco Viti e Daniele Bresciano su Ita 8516 Gemmasofia (Forte Dei Marmi 1999 - dnc, dnc,2,1) ex aequo (15 punti) con Enrico Chieffi e Manlio Corsi (Forte Dei Marmi 1999 -2,1, dnc,dnc).

*

Prossimo appuntamento della Società Velica Viareggina è con il Trofeo di Natale in programma sabato 2 e domenica 3 dicembre (prima partenza ore 12).

Sabato scorso, invece, durante la cerimonia del CONI - Comitato Regionale Toscana a Luca, il direttore sportivo Silvio Dell’Innocenti, in rappresentanza del presidente Paolo Insom e di tutta la Società Velica Viareggina ha

ritirato la prestigiosa Stella d’Argento consegnata al sodalizio viareggino per meriti sportivi raggiunti dai Soci in questi anni di attività sportiva.

Un grandissimo risultato che arriva a cinque anni dalla Stella di bronzo e che premia gli sforzi e l’impegno profuso in questi anni dalla Velica che si sta impegnando anche nel promuovere e diffondere lo Sport della Vela.

Oltre ad aver aderito dal 2016 con il Club Nautico Versilia e il Circolo Velico Torre del Lago Puccini alla Scuola Vela Valentin Mankin - un’unica scuola vela per i giovanissimi, volano per il turismo versiliese che, con ottimi risultati, insegna non solo lo sport della Vela ma anche l’amore e il rispetto verso il mare, il lago e il territorio -, la Società Velica Viareggina sta attivamente promuovendo il rilancio della Star soprattutto fra i velisti Under 30 che abbiano voglia di cimentarsi in una Classe altamente tecnica, elegante e senza tempo, entrando a far parte di una Flotta di autentiche leggende della Vela.

Viareggio che ospita una delle più importanti Flotte Star di tutto il mondo, seconda soltanto come numero di Star alla Flotta di Miami in Florida, vuole diventare un punto di riferimento - l’unico polo in Italia - per gli Under 30.

La Velica Viareggina offre inviti esclusivi, sconti speciali, agevolazioni e imbarcazioni a disposizione per i giovani Under 30 e tante iniziative per coinvolgere anche i giovani nel meraviglioso mondo della classe Star, potente e tattica di bolina, agile e planante di poppa. È possibile trovare informazioni e rimanere in contatto anche sui siti e sui canali social Facebook e Instagram e dell’International Star Class e della Velica Viareggina.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Cold ironing o trappolone?

qui, ad oggi, sembra proprio che caschi l'asino, come dice il vecchio proverbio.

Ne abbiamo parlato a lungo, sia pure mettendoci da parte nostra tutta la consapevolezza di non essere esperti, con alcuni che esperti lo sono davvero. In sostanza: fare gli impianti non è difficile, le tecnologie ci sono e anche ben sicure. Attingere l'energia dalla rete "normale" così come avverrebbe oggi sarebbe un controsenso, sia tecnico che economico: alle navi che fossero utenti costerebbe molto di più di quelli prodotta a bordo. Rifornire gli impianti portuali di cold ironing con energie alternative – specialmente eolico, per quello che sappiamo – oggi non sarebbe difficile: ci sono già progetti avanzati anche per nuovi parchi eolici marini, con quello parlando per l'area di Livorno – al largo delle secche di Vada. Il vero problema è che non esisterebbe ad oggi, da parte dell'armamento, una tipologia di navi già attrezzata per il cold ironing, proprio perché gli armatori sanno fare i conti. Ma il problema dei problemi è che non c'è un organismo nazionale capace di dare regole certe, tariffe convenienti e garanzie di controllo sulla "qualità" dell'energia. Oggi le competenze – ammesso che ci siano – sono distribuite tra almeno tre ministeri, in mano a funzionari magari anche bravi ma che sul lato tecnico ne sanno poco o niente, tutti gelosi del proprio piccolo o grande potere. E poi ci sono le Regioni, anch'esse con poteri in merito. E

poi ci sono le città, che bene o male hanno riflessi sull'assorbimento dell'energia dalle reti. E poi....

Tra un mese, forse meno o forse poco più, molti di questi dubbi saranno chiariti. Almeno si spera. Altrimenti avremo ancora una volta messo il carro davanti ai buoi, in una campagna tutta velleitaria di "green washing" giustificata solo dal fatto che l'UE lo chiede e i soldi ci sono. Non sarebbe il primo caso di clamoroso spreco di risorse. Confidiamo nei tecnici, nelle aziende che concorrono, nella tecnologia che bene o male diventa sempre più chiara su potenzialità e sviluppi. Confidiamo anche che, nel peggiore dei casi, ci sia chi riesce a risolvere i problemi politici e burocratici, se necessario anche a metaforici calci in culo. E Adelante...

Dall'Austria, nuovo ukase

Giustizia europea" – ha aggiunto Baumgartner – "Tutti i trasportatori sono pronti a trasferire più merce possibile alla ferrovia, ma attualmente non ci sono più tracce disponibili e i terminali ferroviari per il trasbordo sono saturi. Per evitare i continui incolonnamenti sull'autostrada del Brennero, incrementare la sicurezza degli autisti in transito ed evitare costi inutili alle aziende di trasporto e all'export del Made in Italy, occorre eliminare urgentemente il divieto di circolazione e doppio pedaggio notturno. Questo consentirebbe sicuramente un traffico più fluido con minore impatto ambientale" conclude Baumgartner.

Porti e sicurezza, sempre più timori

la garanzia della resilienza delle catene di approvvigionamento e di difesa del commercio marittimo che richiedono risposte strategiche immediate in un Mediterraneo a dir poco inquieto."

Quello della nave sequestrata dai ribelli dello Yemen, non è un caso isolato. Sempre nel Corno d'Africa, il primo ministro etiope Abiy Ahmed Ali è alla ricerca di un accesso al Mar Rosso: una mossa che potrebbe innescare ulteriori conflitti in una regione già fragile, ma essenziale per le rotte commerciali internazionali. In Mediterraneo la presenza russa è sempre più preponderante con una strategia che prevede l'estensione della sua influenza militare nell'est della Libia, potenzialmente nel porto di Tobruk, mirando all'apertura di una base navale che potrebbe rivelarsi strategica per il controllo del Mediterraneo. Infine le tensioni nel Mar Nero, squassato dal conflitto tra Ucraina e Russia, con ripercussioni significative sui traffici marittimi internazionali di cereali e petrolio qui concentrati; e quelle sulla costa nella quale si affacciano Libano, Israele e Gaza ormai caratterizzate dalla presenza crescente di navi militari. "Si tratta di una vera e propria emergenza – conclude il presidente di Federagenti – a cui dobbiamo rispondere con strategia, semplificazione e investimenti all'interno di una precisa politica del mare da troppo tempo assente all'appello, per garantire la crescita del paese sfruttando i fondi del PNRR e del fondo complementare nei porti".

NELLA GIORNATA CONTRO LA VIOLENZA AL GENTIL SESSO

Donne e Self Defence Project

ROMA – Affrontare e superare la paura legata al pericolo di aggressione, violenza fisica e/o verbale da parte delle donne, fornendo strumenti validi e concreti che possano aiutarle a rispondere alle quotidiane esigenze di autodifesa. È questa la missione di "Self Defence Project", l'iniziativa di Fitprime – piattaforma di servizi di welfare aziendale rivolti al benessere della persona – lanciata in onore di oggi 25 novembre, la giornata internazionale contro la violenza sulle donne, che è già disponibile senza limiti di tempo.

"La paura di subire aggressioni è una realtà sperimentata da moltissime donne nel nostro Paese. In Italia infatti sono circa il 50% le donne che non si sentono sicure a uscire la sera da sole nella zona in cui vivono: sono dati del decimo rapporto dell'Istat sul Benessere equo e sostenibile, che indicano inoltre una crescente apprensione negli anni, dal momento che nel 2018 solo 36,6% dichiarava di avere questo tipo di timore – afferma Alisia Galli, psico-



Nella foto: Immagine iconica di una soldatessa.

loga clinica e leader del Pillar Mentale di Fitprime. – "Con il Self Defence Project abbiamo pensato di offrire alle circa 200mila donne che lavorano nelle circa 130 aziende nostre clienti un'esperienza che possa aiutarle ad affrontare la quotidianità con maggiore sicurezza e serenità."

L'esperienza è suddivisa in due momenti: una lezione di Krav Maga e una di Mindfulness, e potrà essere erogata presso la sede aziendale, un centro sportivo in zone limitrofe all'azienda, oppure online.

La lezione pratica di Krav Maga (che in israeliano significa "combattimento a contatto") consisterà in 30-45 minuti in cui verrà spiegata la disciplina, che per sua natura si presta ad essere appresa in breve tempo e risponde a criteri quali l'efficacia e la rapidità. Verrà illustrato attraverso semplici simulazioni come può essere applicata per la difesa personale, nelle situazioni di pericolo più comuni o di violenza fisica.

TRA FINCANTIERI E ISTITUTO ITALIANO DI TECNOLOGIA

Strudi di robotica innovativa



Nella foto: Un esoscheletro per lavori pesanti in stiva.

TRIESTE/GENOVA – Fincantieri e Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia - IIT hanno firmato una lettera di intenti per valutare la possibilità di avviare iniziative congiunte nel campo della robotica applicata all'assistenza e alla sicurezza degli operatori.

L'accordo è stato firmato dal professor Giorgio Metta, direttore scientifico della Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia, e da Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore Generale di Fincantieri.

La collaborazione si concentrerà inizialmente sullo sviluppo di sistemi robotici prototipali, sia autonomi che collaborativi, per l'esecuzione di ispezioni remote e l'assistenza agli operatori, sugli esoscheletri per arti inferiori e superiori da applicare a specifiche attività produttive e logistiche, e sull'introduzione di tecnologie dedicate a operazioni ad elevato rischio (tra cui lavorazioni in quota). Obiettivo della collaborazione è il miglioramento dei livelli di sicurezza sul lavoro e l'efficiamento dei processi produttivi.

DOPO QUASI VENT'ANNI DI CONTRASTI A LIVORNO

Marina Mediceo, forse ci siamo



Paolo Vitelli

LIVORNO – L'annuncio l'ha dato lo stesso presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, nel presentare il convegno in Fortezza Vecchia sul patrimonio culturale del porto:

finalmente sono stati raggiunti i necessari accordi per mettere mano ai lavori di costruzione del "Marina" del Porto Mediceo. L'ultimo nulla osta avrà luogo martedì 5 dicembre nel Comitato di gestione della stessa AdSP che l'ha all'ordine del giorno.

Tempi e modalità saranno anch'essi specificati dal comitato. Sembra tuttavia scontato che buona parte delle imbarcazioni minori oggi sistemate nei vari circoli del Mediceo andranno in Darsena Vecchia, su pontili. Galleggianti o in banchina, mentre le imbarcazioni a vela e le navi da diporto avranno po-

sto sui pontili del "Marina" a tariffe facilitate. L'accesso alla Darsena Vecchia, oggi reso problematico per le barche più alte dal ponte girevole, sarà facile imitato dall'apertura di una nuova strada che partendo dalla piazza della Porta a Mare e utilizzando la via Fagni esistente, sarà prolungata fino a sboccare davanti all'attuale banchina della Benetti, con l'annessa sistemazione di tutta l'area che fronteggia la banchina 75. Sui tempi veloci dei lavori si è impegnato personalmente anche il "boss" della Benetti, Paolo Vitelli, che ha delegato a sé l'opera.

NEL CONVEGNO ALLA FORTEZZA VECCHIA DI LIVORNO CON REGIONE E SOPRINTENDENZA

Beni architettonici e prospettive

LIVORNO – In sala Ferretti di Fortezza Vecchia, si è svolto un convegno incentrato sulle "esperienze di valorizzazione dei beni architettonici esistenti nell'interfaccia porto-città a Livorno, Piombino e nell'isola d'Elba." Tema ponderoso, viste le bellezze architettoniche della costa e dell'isola: tema sul quale a più riprese si fanno programmi e progetti, troppo spesso però rimasti sulla carta in tempi da ere geologiche.

L'iniziativa, certo lodevole del convegno, è stata dell'Autorità di Sistema Portuale con il patrocinio dell'Università di Pisa. La passerella è stata aperta dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Luciano Guerrieri, dal sindaco di Livorno Luca Salvetti, e il delegato del Rettore dell'Università di Pisa Marco Macchia. Passerella, perché alla base di tutto ci sono progetti già noti, alcuni dei quali effettivamente suggestivi, ma sui quali – come detto – i tempi sembrano ancora troppo incerti.

I lavori: dopo l'intervento introduttivo del soprintendente archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno Valerio Tesi, è seguito quello della storica



Luciano Guerrieri

Olimpia Vaccari (Commissione per i Beni e le Attività Culturali ACRI-Associazione di Fondazioni e di Casse di Risparmio S.p.A), e ci sono stati saluti del dirigente promozione e formazione dell'AdSP Claudio Capuano: poi diversi esperti di settore e rappresentanti delle istituzioni hanno preso la parola per parlare delle evidenze storico architettoniche del territorio e delle prospettive di sviluppo per i porti dell'Alto Tirreno. Argomento complesso, e trattato da punti di vista diversi: dai quali sono anche emersi a tratti elementi di perplessità su alcune fattibilità concrete.



Luca Salvetti

Tra gli argomenti, alcuni sogni nel cassetto, che sembrerebbero invece "quasi" vicini al concretarsi: il nuovo assetto progettuale della Torre del Marzocco, circondata dall'acqua nell'allargamento del canale di accesso alla Darsena Toscana; l'esperienza, ad oggi parziale seppure ben riuscita, di recupero del Silos granario del porto di Livorno; il più volte proposto recupero del Forte di Bocca, progetto collegato al "marina" del Porto Mediceo che, come l'Araba Fenice, "che ci sia ciascun lo dice/ quando sia nessun lo sa"...

A concludere i lavori il program-

ma ha designato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. Il che ha fatto malignare qualcuno sull'avvicinarsi delle tornate elettorali.

Sul tema tuttavia l'apporto della Regione Toscana è abbastanza sfumato. Da sottolineare invece la tirata d'orecchie della soprintendenza senza ai monumenti che sia pure in modo soft ha voluto ricordare che nel passato – ha citato grossomodo vent'anni fa o poco meno – nelle istituzioni locali non c'è stato lo stesso concreto interesse e impegno per il patrimonio culturale labronico legato al porto. Il che ha consentito al sindaco di oggi di farsi forte delle iniziative portate a compimento in chiave reale, come il recupero a Dogana d'Acqua, gli ex capannoni dell'Atl, la rivalorizzazione del Cisternino e la costante attenzione alla "città per i cittadini".

La lunga e dotta relazione della dottoressa Vaccari sulla storia del porto meriterebbe da sola un documento riassuntivo, in quanto ha ricordato anche ai meno giovani le tante realtà del porto e della città che pur ferite – qualche volta a morte – dall'ultima grande guerra, sono state risanate in toto o in parte: o aspettano di esserlo questa volta in chiave di concretezza. (A.F.)

-- ALL'INTERNO --

A Panama più bunker HSFO.	a pag. 3
Fotografare i fenicotteri.	a pag. 3
Un tesoro dai rifiuti elettronici.	a pag. 3
Nuovi incentivi alle auto green.	a pag. 3
Prima cementiera a Marghera.	a pag. 6
Un'auto imbottita di soldi.	a pag. 6
Trasportounito sul nuovo Codice.	a pag. 6
d'Amico, azioni Star negli USA.	a pag. 6
Il ROV sul relitto dell'Elemex.	a pag. 6
Skipper, tutte le novità.	a pag. 7
"Stella d'argento" a Viareggio.	a pag. 7
Bene l'Italia alla Transat "Vabre".	a pag. 7
Posti d'ormeggio cercansi.	a pag. 7
Donne e Self Defence Project.	a pag. 8
Marina Mediceo, forse ci siamo.	a pag. 8
Strudi di robotica innovativa.	a pag. 8
Beni architettonici e prospettive.	a pag. 8

www.lorenziniterminal.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@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il gigante nel porto

di scarico (scrubber), un sistema di lubrificazione dello scafo ad aria e sistemi antivegetativi per ridurre il livello di attrito con l'acqua per abbassare i consumi di carburante, inoltre è equipaggiata per poter ricevere l'energia da terra spegnendo i motori durante l'ormeggio.

Dopo un viaggio iniziato in estremo Oriente, la nave è stata tenuta a battesimo da Angela Irolla, moglie di Celestino Maresca, storico manager della divisione cargo MSC. Gioia Tauro è stata scelta come luogo per questo importante evento, a testimonianza del valore e dell'impegno della Compagnia verso l'Italia e lo scalo calabrese.

MSC, leader mondiale nel trasporto marittimo di container con una flotta di 800 navi e 100 terminal nel mondo (di cui 12 in Italia), è infatti da sempre impegnata per lo sviluppo sostenibile e la crescita intermodale dei traffici: con 773.000 TEUs trasportati via ferrovia e camion, 115 coppie di treni e 10.200 viaggi camion a settimana.

Il gruppo MSC ha una presenza capillare su tutto il territorio italiano. Il network ferroviario è in costante sviluppo, tanto che gli investimenti nel trasporto su rotaia tramite la società del gruppo Medlog nel 2022 hanno consentito di ridurre di 170.000 tonnellate le emissioni di CO2 contribuendo a decongestionare il traffico su gomma.

Il terminal del porto di Gioia

Tauro rappresenta il fulcro di un sistema di trasporti ramificato e sviluppato dal gruppo MSC nel nostro Paese. Da qui, infatti, passa il 30% del volume dei container che transitano in Italia.

Dal 2019 – anno in cui è stato interamente acquisito da TiL (società terminalistica parte del Gruppo MSC) – sono stati investiti circa 220 milioni di euro in equipment, acquistando 6 grandi gru di banchina, 52 straddle carrier e altri mezzi di sollevamento, provvedendo inoltre alla pavimentazione di 200.000 mq di piazzale.

Questi investimenti permetteranno di movimentare 3,5 milioni di TEUs nel 2023 assicurando occupazione per 1.260 dipendenti diretti e attivando un indotto di circa 4.000 persone. Già oggi è possibile gestire contemporaneamente 3 Ultra Large Container Vessel da 24.000 TEUs.

Il piano di sviluppo messo in campo da TiL per i prossimi anni ha lo scopo di dotare lo scalo calabrese di ulteriori infrastrutture, attraverso un progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze del mercato italiano ed europeo.

Per questo, nel 2024 arriveranno altre 6 grandi gru di banchina di ultima generazione, 20 mezzi di movimentazione piazzale e saranno realizzate importanti opere civili che contribuiranno al raddoppio della capacità operativa del terminal fino a raggiungere i 7 milioni di TEUs entro il 2029.

Ma il futuro di un terminal container passa anche e soprattutto dalla possibilità di sviluppare collegamenti intermodali – sottolineano i manager – che permettano di integrare il più possibile la catena logistica del trasporto merci dal produttore al consumatore, affiancando al porto un vero e proprio gateway ferroviario. Già oggi lo scalo di Gioia Tauro dispone di un terminal intermodale, che consente l'introito di convogli ferroviari diretti agli interporti di Nola, Bologna, Padova.

Alla cerimonia di battesimo di MSC Celestino Maresca, alla presenza del vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, hanno partecipato il comandante Gianluigi Aponte, fondatore del Gruppo MSC, Paolo Maccarini, direttore di TiL e Daniela Picco, executive director MSC Foundation insieme alle principali autorità e istituzioni a livello locale e nazionale, tra cui: Andrea Agostinelli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio; ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, comandante generale Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera; Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria. A Don Gildo Albanese, cappellano del porto di Gioia Tauro, è stata affidata la benedizione della nave e del suo equipaggio guidato dal comandante sorrentino Mercurio Samaria.

Agostinelli: “Non ci fermeremo”

il presidente Andrea Agostinelli ha aggiunto: - “Il nostro è un porto modernissimo e fantastico, impreziosito dai cospicui investimenti dei terminalisti privati ma anche pubblici, come dirò. Siamo al centro del Mediterraneo, fondali da sogno che addirittura progettiamo di approfondire ulteriormente, dopo 20 anni abbiamo finalmente la ferrovia portuale a norma europea e avremo prestissimo il valore aggiunto di un polo per le riparazioni navali, i traffici costantemente in crescita, anche nel 2023. Noi rappresentiamo una

eccellenza meridionale al servizio della logistica e della economia marittima nazionale”.

Riferendosi alla normativa europea ETS ha dichiarato: - “la giornata odierna avrebbe dovuto rappresentare l'apoteosi del nostro rilancio, eppure la Direttiva europea ETS, disastrosa nelle sue conseguenze, rischia seriamente di tagliarci le gambe. Avevamo denunciato questo pericolo sin dal maggio 2022 alle Associazioni di categoria competenti, e domani invieremo un secondo documento aggiornato alla Regione e alle istituzioni governative italiane ed europee. Desidero soltanto sottolineare, ancora una volta, l'assoluta necessità che, ancor prima di una revisione integrale della normativa, ai 6 porti europei che hanno, come il nostro, caratteristiche di hub di trasbordo fosse riconosciuta almeno la par condicio rispetto a Tangermed e a quei porti trans mediterranei che continueranno ad operare indisturbati e oserei dire favoriti, come se l'inquinamento atmosferico valesse meno, o non valesse affatto, a determinate latitudini. QUESTA DIRETTIVA NON CI PIACE, ma ho fiducia che con l'azione di una politica finalmente trasversale, e con il dialogo con le istituzioni europee che anche noi abbiamo modestamente avviato, Gioia Tauro possa ancora farcela, e devo veramente elogiare il presidente della Regione per il pressing costante effettuato presso i Ministri competenti, così come abbiamo apprezzato la lettera che il ministro Salvini, di concerto con il ministro dell'Ambiente e con altri 6 Ministri dei trasporti della UE ha sottoscritto ai Commissari europei per la richiesta quanto meno di una moratoria sulla applicazione della Direttiva. Mi rivolgo ai nostri lavoratori portuali, del cui impegno non ringrazierò mai abbastanza: non abbiate paura di rimanere soli in questo difficile frangente. Eravamo in tanti il 17 ottobre scorso a difendere il porto di Gioia Tauro e soprattutto il vostro posto di lavoro, c'era tutta la Regione Calabria, Governatore in testa, Sindaci, Istituzioni, Confindustria e Sindacati.

Al Governatore Occhiuto e al Ministro Salvini chiedo di aprire una discussione complessiva sul porto di Gioia Tauro, un focus sulle questioni più impellenti, oltre all'ETS. Mi riferisco all'elettrificazione delle banchine e alla soluzione di un contenzioso con un Consorzio regionale, che impedisce il pieno sviluppo delle attività dei terminalisti, attraverso tavoli ministeriali con la Regione Calabria che auspico possano essere avviati da domani. Si è fatto per Genova, Ministro Salvini, indubbiamente il “porto storico” della nostra economia marittima, ma io sostengo che si possa e si debba fare anche per Gioia Tauro, il gioiello del Sud, l'unico porto nazionale che consente la partecipazione dell'Italia alla architettura planetaria di interscambio dei containers, e le navi che vedete ne sono la prova inconfutabile, mentre il porto con la sua ferrovia portuale

GIGONI

L'ARREDARE IL TUO LAVORO

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

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

si affaccia con ambizione anche al mercato “gateway”, con l'altro terminal che movimentava più di 300.000 autoveicoli l'anno”.

Infine, ma non per ultimo, il presidente Andrea Agostinelli si è rivolto al comandante Gianluigi Aponte: “E infine mi rivolgo all'armatore MSC, a Lei comandante Aponte: il suo ritorno qui a Gioia Tauro è tanto gradito quanto significativo, e mi perdoni la consueta franchezza, anzi, proprio perché conosco la sua propensione per le sfide difficili ed i sogni visionari. Lungi da me ogni forma di preghiera, ma anche lo Stato ha investito negli ultimi 15 anni in questo porto circa 170 milioni di euro per imponenti interventi infrastrutturali che hanno reso il vostro terminal perfettamente performante e produttivo, e altri 15 noi stiamo impegnando in queste ore per l'asfaltatura dei piazzali e per la costruzione, unica in Italia, di un edificio ad uso esclusivo di tutti i portuali; noi siamo l'unica Autorità Portuale, ripeto, unica in Italia, che rimborsa annualmente agli armatori una quota parte delle tasse di ancoraggio introitate, per ringraziarli di aver scelto banchine italiane rispetto a quelle marocchine, egiziane, turche, forse più appetibili per il costo del lavoro, e da domani sicuramente più appetibili per il costo del trasporto, e continueremo a ringraziarli anche nei prossimi anni, e magari a ringraziarli di più. Noi siamo l'unica o fra le pochissime Autorità di Sistema che non ha tartassato nessuno, tramite l'applicazione ai canoni di concessione dei terminalisti di balzelli e misure aggiuntive, magari per ripianare deficit di bilancio, perché i nostri bilanci sono floridi.

NOI NON ABBIAMO AVUTO PAURA, quando nel febbraio 2019 prendemmo una decisione molto difficile, anzi, vi abbiamo entusiasticamente aperto le porte di questo terminal meraviglioso, ed è stata la fortuna di questo porto”.

E ha così concluso: “Io ritengo che l'Autorità Portuale abbia giocato fino in fondo le sue carte; ora, di fronte a questa direttiva insensata, la parola passa alla politica e alla volontà degli armatori, ma, come è successo negli anni bui della pandemia, il porto di Gioia Tauro, lo abbiamo ripetuto molte volte in questi giorni incerti, anche stavolta NON SI FERMERÀ”.

Portuali, è lavoro usurante

economica e dell'andamento dei consumi” prosegue la nota: “Passata l'euforia del 2022 (post pandemica) i traffici di import export (l'80% dei quali transitano per i nostri porti) sono tornati a livelli pre 2019 e pertanto la marginalità per le imprese è contenuta: a questo si aggiungono gli aumenti dei costi - canoni concessori demaniali, costi energetici, rincaro delle attrezzature - e l'incertezza negli scenari dei prossimi anni, con conseguenti rallentamenti nella capacità di investimento”.

Le quattro associazioni datoriali della portualità entrano poi nel merito: “Più del 50% dei lavoratori portuali ha più di 50 anni ed è evidente che questo fattore incida sia sul ricambio generazionale (senza crescita il ricambio rallenta), sia sulla capacità di riqualificazione dei profili professionali (passare da

modalità manuali a processi digitalizzati non è facile) sia sulla capacità del personale di essere appealing sul mercato del lavoro: inoltre buona parte delle attività tipiche e storiche del lavoro portuale porta il lavoratore, nel tempo, a dover essere reimpiegato in altre mansioni – difficilmente individuabili – a causa delle problematiche indotte dal perdurare di lavori notturni, lavori in quota, lavori fisici.

Per questo motivo si rende necessario avviare un percorso che individui alcune fattispecie di lavoro portuale tra i lavori usuranti: per agevolare una quiescenza sostenibile dei lavoratori, avviare un processo equilibrato di ricambio generazionale, consentire – a tutto il sistema della portualità – di affrontare le sfide dei prossimi anni con una maggiore capacità di pianificazione anche organizzativa”.

“Il tema che vogliamo rappresentare” prosegue la nota “è condiviso da tutto il mondo della portualità: associazioni datoriali dei terminalisti, delle imprese portuali e delle compagnie portuali, organizzazioni sindacali, Autorità di Sistema Portuale: questo NON può NON avere un VALORE di per sé”.

Non è la prima volta che il tema dell'equazione lavoro portuale = lavoro usurante viene posto. “Confidiamo che sia la prima volta in cui si avvia un percorso utile a finalizzare gli strumenti più adeguati a favore del lavoro e dell'organizzazione delle nostre imprese per il settore della portualità italiana, in attesa” si sottolinea in chiusura “che anche il fondo per il prepensionamento dei lavoratori portuali, previsto da una norma del 2021, trovi finalmente il suo percorso attuativo”.

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amministrativo
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.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

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 | headquarter@savinodelbene.com

YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENITA 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)