

L'ANALISI DI FABRIZIO VETTOSI, MANAGING DIRECTOR DI VLS CLUB SPA

IN PROGRAMMA A LIVORNO NEL GIUGNO 2024

Porti: bulimia normativa e gli altri mali

La riforma della riforma quando ancora non è stata completata la prima - Il ginepraio alla base di concessioni e subentri - I rischi del modello gestionale "latino" e della sudditanza politica nelle AdSP



Fabrizio Vettosi

LIVORNO – *Urticante lo è stato spesso, e del resto è tra i commentatori sulla logistica marittima che meglio sa centrare, nel bene e nel male, il tema. Pubblichiamo dunque volentieri la seguente approfondita analisi di Fabrizio Vettosi, managing director di VLS Club SpA, sulla governance della portualità nazionale: un'analisi che dovrebbe far riflettere su norme e uomini che la gestiscono.*

MILANO – Inizio parafrasando la strofa di una celebre canzone della "Tigre di Cremona" alias l'in-

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
➡ (A PAGINA 9)**

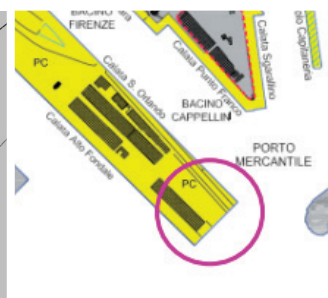
Laghezza: sul raccordo "buona (?) notizia"

LASPEZIA – 'Sospensione dei lavori sul raccordo Santo Stefano - La Spezia dal 14 agosto? Bene, ma la peak season per i container finisce proprio in quel giorno': così ha dichiarato il presidente dell'Associazione Spedizionieri del Porto di La Spezia Alessandro Laghezza con preoccupazione.

'Dopo mesi in cui gli spedizionieri ed i trasportatori spezzini - ha detto ancora - hanno duramente pagato, in termini di efficienza e resa, il dimezzamento della capacità del raccordo Spezia/Santo Stefano arriva la "buona" notizia della sospensione dei lavori dal 14 Agosto, per favorire i flussi turistici.

Il raccordo Santo Stefano/La Spezia è la principale via di accesso al porto - ricorda Laghezza - ed anche l'unico asse di collegamento fra lo stesso e l'Interporto di Santo Stefano. In questi mesi i nostri camion hanno trascorso ore in coda, con perdita di efficienza e costi per centinaia di migliaia di euro che, ovviamente, nes-

(segue a pagina 8)



Accordicchio? Per Guerrieri: collaborazione



Luciano Guerrieri

LIVORNO – L'interrogativo di tutti è: ma la modifica alla testata della Calata Orlando, che rientra nella gara (A.F.)

(segue a pagina 8)

LIVORNO – Un passo avanti: e non è nemmeno un piccolo passo, a pensarci bene. Con la recente approvazione del Comitato di Gestione portuale al progetto di ristrutturazione della testata di Calata Orlando, che comporta la torre dei piloti e la darsenetta delle barche di servizio, si va verso un assetto definitivo di un'area da decenni in divenire.

La torre dei piloti, che ospiterà anche gli uffici del loro servizio e quelli degli ormeggiatori, è un'esigenza che si è posta già da (A.F.)

(segue a pagina 8)

E intanto parte la gara dei dragaggi

LIVORNO – 195.000 metri cubi da dragare in una superficie di quasi 200 mila metri quadrati: l'Autorità di Sistema Portuale ha pubblicato una gara da 6,8 milioni di euro per

(segue in ultima pagina)

Pierfrancesco Vago

GINEVRA – L'acquisizione dei treni veloci di Italo da parte di MSC fa parte, come ha dichiarato lo stesso presidente esecutivo della compagnia Pierfrancesco Vago nel recente meeting annuale di Assarmatori, della politica di offrire ai clienti un servizio globale "chiavi in mano" non solo da un porto ma (A.F.)

(segue in ultima pagina)

LIVORNO – Sono state aperte le iscrizioni per la partecipazione al prossimo simposio internazionale dell'Istituto di BioEconomia - Consiglio nazionale di ricerca italiano (IBE-CNR), in programma con la 10° edizione a Livorno dall'11 al 13 giugno dell'anno prossimo, 2024. Il tema è ancora: "Monitoraggio delle coste del Mediterraneo: problemi e tecniche di misura". Il simposio si svolge ogni due anni con importanti partecipazioni internazionali.

Temi: flora e fauna dell'ecosistema costiero; protezione, gestione, monitoraggio; Morfologia ed evoluzione costiera; produzione di energia e trasporto; porti e altre strutture offshore; qualità delle acque, processi di dati e servizi, sviluppi degli assetti economici; sviluppi turistici e dinamiche dei

(segue in ultima pagina)

d'Amico riacquista proprie azioni

GENOVA – d'Amico International Shipping S.A. (di seguito "DIS" o la "Società") comunica in data

(segue in ultima pagina)

Viareggio rilancia l'amm. Tarzia

FIRENZE – Adesso è scontro diretto tra i sindaci delle città portuali costiere della Toscana

(segue in ultima pagina)

Caldo torrido, camionisti sotto stress

ROMA – "Caldo torrido: a rischio anche i camionisti". Paolo Ugge, presidente della Fai, la Fe-

(segue in ultima pagina)



Pierfrancesco Vago

GINEVRA – L'acquisizione dei treni veloci di Italo da parte di MSC fa parte, come ha dichiarato lo stesso presidente esecutivo della compagnia Pierfrancesco Vago nel recente meeting annuale di Assarmatori, della politica di offrire ai clienti un servizio globale "chiavi in mano" non solo da un porto ma (A.F.)

(segue in ultima pagina)



M&M LOGISTICA E TRASPORTI SRL - VIA SAN FRANCESCO 17 - 57123 LIVORNO - TEL. 0586 404134



memlogisticatrasporti@gmail.com

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 SHIPPIING COMPANY

 GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO											
PER	NAVE		VOY DA								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN TS
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>			MSC CLEA	ME332W	16-8	10-8	13-8	18-8	Vedi	Vedi	Vedi
			MSC TIANJIN	ME333W	23-8	17-8	20-8	25-8	Serv.	Serv.	Serv.
			MSC CANDICE	ME334W	30-8	24-8	27-8	1-9	5	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli			MSC ROSSELLA	CX331A		2-8	4-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
			MSC SHAHAR	CX332A		9-8	11-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
			MSC MANZANILLO	CX333A		16-8	18-8	5	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			SALERNO								
TURKEY / GREECE TO USA - - Diretto su Boston e Philadelphia			MSC JAPAN	MX331A			11-8				
			MSC ROSARIA	MX332A			18-8				
			MSC CORNELIA	MX332A			25-8				
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			SALERNO	GIT	NA						
USA/INDUS - fm Gioia Tauro DIRECT service to NY / Savannah and Norfolk			MERITO	YY330R	3-8						
			MERITO	YY331R	10-8						
			MERITO	YY332R	17-8						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
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). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>			MAERSK SENANG	332W	14-8	8-8	11-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
			MSC LUCY	MF333W	21-8	15-8	18-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
			MSC TORONTO	MF334W	28-8	22-8	25-8				
			MSC SUSANNA	MF335W	4-9	29-8	1-9	5	19	19	19
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). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>											
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
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> . <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>			MSC AJACCIO	MC331A	9-8	30-7		2-8	Vedi	Vedi	Vedi
								Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it			MSC SHREYA B	MC332A	16-8	6-8		9-8	19	19	19
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>			MSC SARA ELENA	MC333A	23-8	13-8		16-8			
			MSC BRUNELLA	MC334A	30-8	20-8		23-8			
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosezuzioni interne).			MSC YOKOHAMA	NL331R	11-8		10-8		Vedi	Vedi	Vedi
			MSC ARCHIMIDIS	NL332R	18-8		17-8		Serv.	Serv.	Serv.
			MSC ADELAIDE	NL333R	25-8		24-8		19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it			NA	LI	GE						
CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosezuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!)			MSC ALYSSA	CI333A	16-8	17-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
			T.B.N.	CI334A	22-8	23-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
			MSC SHRIST	CI335A	29-8	30-8		19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			LI	GE	SP		CIVIT.	VE	RA	AN	TS
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.			MSC SHAHAR	IM332R	16-8	14-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
			MSC FLORENTINA	IM333R	23-8	21-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it							5	19	19	19	19
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.			MSC GAIA	FD334E	25-8	23-8					
			MSC WSHDINGTON	FD335E	1-9	30-8					
			T.B.N.	TBA	8-9	6-9					
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it				GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
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.			MERITO	YY330R	4-8	2-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
			MERITO	YY331R	11-8	9-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
			MERITO	YY332R	18-8	16-8		5	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS
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.			MSC EVEREST VIII	ME328W		6-8		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
			MSC CLEA	ME332E		13-8		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
			MSC TIANJIN	ME333E		20-8		19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it			CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS
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, Namibie. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.			MSC SHREYA B	MC332A	6-8	9-8	5-8		Vedi	Vedi	Vedi
			MSC SARA ELENA	MC333E	13-8	16-8	12-8		Serv.	Serv.	Serv.
			MSC BRUNELLA	MC334A	20-8	23-8	19-8		19	19	19

PER SOSTENERE DIGITALIZZAZIONE E INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE

I bandi della Regione alle “Livornine”



Gianfranco Simoncini

LIVORNO – Venerdì prossimo 4 agosto dalle ore 10 nell’ambito dei servizi erogati a favore del Comune di Livorno da “Livornine 2030”, si svolgerà una presentazione pubblica via web dei bandi Impresa digitale e Internazionalizzazione 2023, emanati dalla Regione Toscana a valere sul PR FESR 2021-2027.

“Si tratta di una delle molte iniziative con le quali la nostra Amministrazione - sottolinea l’assessore al Lavoro e allo Sviluppo Economico Gianfranco Simoncini - vuol far conoscere tutte le opportunità per accedere a finanziamenti pubblici che sostengano lo sviluppo del nostro territorio”.

Il bando Impresa digitale, che può contare su una dotazione finanziaria di 32 milioni di euro, mira a sostenere e accompagnare i processi di innovazione delle MPMI mediante l’introduzione di tecnologie avanzate per la transizione digitale e l’economia circolare. Possono accedere al provvedimento liberi professionisti, micro, piccole e medie imprese in forma singola o associata, per progetti con costi ammissibili totali da 10.000 a 150.000 euro.

Il bando Internazionalizzazione 2023 ha lo scopo di agevolare la realizzazione di progetti di MPMI

localizzate in Toscana, finalizzati all’internazionalizzazione del sistema produttivo in Paesi esterni all’Unione Europea con l’obiettivo di incrementare l’export e le imprese esportatrici. La dotazione finanziaria disponibile per l’apertura 2023 è pari a 30 milioni di euro, e sono finanziabili progetti da un minimo di 10.000 euro (per le micro imprese) a un massimo di 1 milione di euro (per Associazioni Temporanee di Imprese).

Nell’ambito della presentazione saranno chiariti i soggetti destinatari, i criteri di selezione dei progetti, la tipologia e l’entità degli aiuti, le spese ammissibili, l’iter della partecipazione al bando, le modalità di erogazione del contributo, le cause di decadenza e revoca.

Il webinar potrà essere seguito via streaming sul canale Youtube del Comune di Livorno al quale si accede attraverso il link di seguito:

<https://www.youtube.com/channel/UCHkwIQ7gnCk4UxmTn-2s4o0w>.

Per info e domande: www.livornine2030.it - info@livornine2030.it.



SECONDO I DATI DI GIUGNO SCORSO ELABORATI DALL’ACI

Auto usate, cresce il settore



Nella foto: Un parco di vetture usate in vendita.

MILANO – Il mercato automobilistico dell’usato continua a segnare una crescita significativa, registrando un aumento del 9,5% nel mese di giugno, secondo il nuovo bollettino mensile ‘Autotrend’ rilasciato dall’Automobile Club d’Italia, basato sui dati del Pubblico Registro Automobilistico. Questo trend positivo riflette l’interesse crescente degli acquirenti

per veicoli pre-owned di qualità e ben mantenuti.

Fausto Visaggi, membro del CDA e responsabile commerciale di Viesse Auto, una delle società leader nella vendita di automobili usate premium italiane con sede a Milano, ha commentato così questa crescita: “Siamo estremamente soddisfatti di vedere una così notevole crescita nel mercato

dell’usato. Questo dato conferma la nostra convinzione che le auto usate siano una scelta sempre più vantaggiosa per gli acquirenti”.

Le minivolture hanno svolto un ruolo fondamentale in questo aumento, registrando un incremento del 15,9% con 174.253 minipassaggi in Italia nel confronto con i 150.391 del giugno 2022. Nel complesso, i veicoli, escludendo le minivolture, hanno segnato comunque un aumento del 6,6% rispetto allo stesso semestre dell’anno precedente.

“Le auto usate rappresentano una soluzione ideale per chi desidera risparmiare denaro senza rinunciare alla qualità” ha continuato Visaggi “l’ampia varietà di modelli disponibili nel mercato dell’usato consente ai clienti di scegliere rapidamente l’auto più adatta alle proprie esigenze e preferenze. Inoltre oggi siamo in grado di proporre ai nostri clienti un acquisto full inclusive della vettura usata seminuova, comprensivo di tutti i servizi di mobilità assicurativi, di garanzia e di manutenzione proprio come per le vetture nuove ed a noleggio”.

CON UNA DELEGAZIONE DELLA COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA

Deidda in visita a Civitavecchia



Nella foto (da sx): Pino Musolino presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, l’onorevole Salvatore Deidda presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e l’onorevole Gaetana Russo componente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

CIVITAVECCHIA – Il presidente Deidda ha incontrato il presidente dell’AdSP MTCS Pino Musolino sui progetti di sviluppo dei porti di Roma e del Lazio. Deidda è stato accompagnato dall’onorevole Gaetana Russo, componente della stessa Commissione Trasporti, dalla consigliera regionale Emanuela Mari, dal consigliere di Città Metropolitana e presidente del Consiglio Comunale Giancarlo Frascarelli, dagli

assessori del Comune di Civitavecchia Simona Galizia e Francesco Serpa e dai consiglieri comunali di Civitavecchia Vincenzo Palombo e Raffaele Cacciapuoti.

“Proseguono le visite ai porti, interporti e alle Autorità portuali presenti sul territorio nazionale. Oggi siamo a Civitavecchia - ha detto Deidda - dove il porto rappresenta una delle più avanzate infrastrutture della Regione Lazio e la sua posizione strategica lo rende

il secondo porto crocieristico d’Europa, il primo in Italia. Ringrazio il presidente Pino Musolino per aver illustrato i progetti per lo sviluppo dell’infrastruttura anche in vista dell’indagine conoscitiva che stiamo portando avanti nella Commissione e per la riforma dei Porti annunciata dal Governo. Scopo dell’incontro è stato anche quello di riunire ad un tavolo gli amministratori locali e i vertici dell’Autorità portuale per creare una sempre maggiore sinergia tra gli attori e una stretta collaborazione per garantire lo sviluppo di questa importante aerea infrastrutturale in armonia, e non separatamente, con il resto della città e della comunità”.

“Sono molto orgoglioso e contento - ha sottolineato a sua volta Musolino - che il presidente della Commissione Trasporti sia venuto nel nostro porto per rendersi conto di come i nostri scali si stiano sempre di più sviluppando dal punto di vista delle infrastrutture e stiano crescendo in ogni settore, dopo un periodo di forte crisi”.

“Questa è stata l’occasione, ha concluso il presidente Pino Musolino, per chiedere al Governo e al Parlamento di sostenere economicamente i progetti di sviluppo di Civitavecchia e nello specifico di prevedere il finanziamento di 45 milioni di euro per realizzare gli ulteriori 400 metri di antemurale, fondamentali per lo sviluppo dello scalo. Finanziamento che ci permetterebbe di eliminare la sovrattassa. Abbiamo inoltre chiesto all’onorevole Deidda di tenere in considerazione nelle prossime leggi di bilancio la possibilità di finanziare anche gli 80 milioni di euro dell’allargamento del terminal crociere, che ci consentirebbe di liberare definitivamente la banchina 25 del porto di Civitavecchia destinandola ad altre attività previste dal piano regolatore portuale”.

NELLA CLASSIFICA DEI MIGLIORI SERVIZI SUL MERCATO ITALIANO

Le navi gialle di nuovo al top



Nella foto: L’ammiraglia Pascal Lota.

VADOLIGURE – Per il secondo anno consecutivo, Corsica Sardinia Ferries si aggiudica il primo posto nella categoria Trasporti marittimi - navi e traghetti, per l’Italy’s Best Customer Service 2023/2024, la classifica che ha individuato le migliori aziende che

offrono, nel mercato italiano, una qualità superiore nelle politiche di servizio clienti.

La ricerca è stata realizzata da Statista, società internazionale di ricerca e analisi, per conto di L’Economia del Corriere della Sera. Sono 446 (tra le oltre 2.300 sele-

zionate, su 166 settori) le aziende “amiche dei clienti”, scelte da oltre 15 mila consumatori, con più di 130 mila valutazioni.

I consumatori hanno valutato le aziende concorrenti sulla base della disponibilità a raccomandare il servizio e su altri cinque criteri: disponibilità del servizio, orientamento al cliente, competenza professionale, qualità della comunicazione e varietà delle soluzioni offerte.

Corsica Sardinia Ferries si è classificata prima tra le migliori compagnie di traghetti, per le policy di customer care e customer service.

“Riceviamo, ancora una volta, questo riconoscimento con grande piacere e orgoglio, poiché è il risultato di tutti gli sforzi compiuti dal nostro team, che quotidianamente ascolta i clienti, fornisce assistenza attraverso i canali più classici e quelli più tecnologici, risponde in modo attento e puntuale ai bisogni e alle attese dei passeggeri e si impegna costantemente ad offrire un servizio di qualità” commenta Cristina Pizzutti - responsabile comunicazione e marketing.

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

Tel. 0586 421990 - Fax 0586 428818 - E-mail: info@sovecarsrl.it



- NOLEGGIO VENDITA
- USATO PLURIMARCHE
- ASSISTENZA MANUTENZIONE
- RICAMBI ORIGINALI



- SCAFFALATURE INDUSTRIALI PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo l’Accordo Stato/Regioni

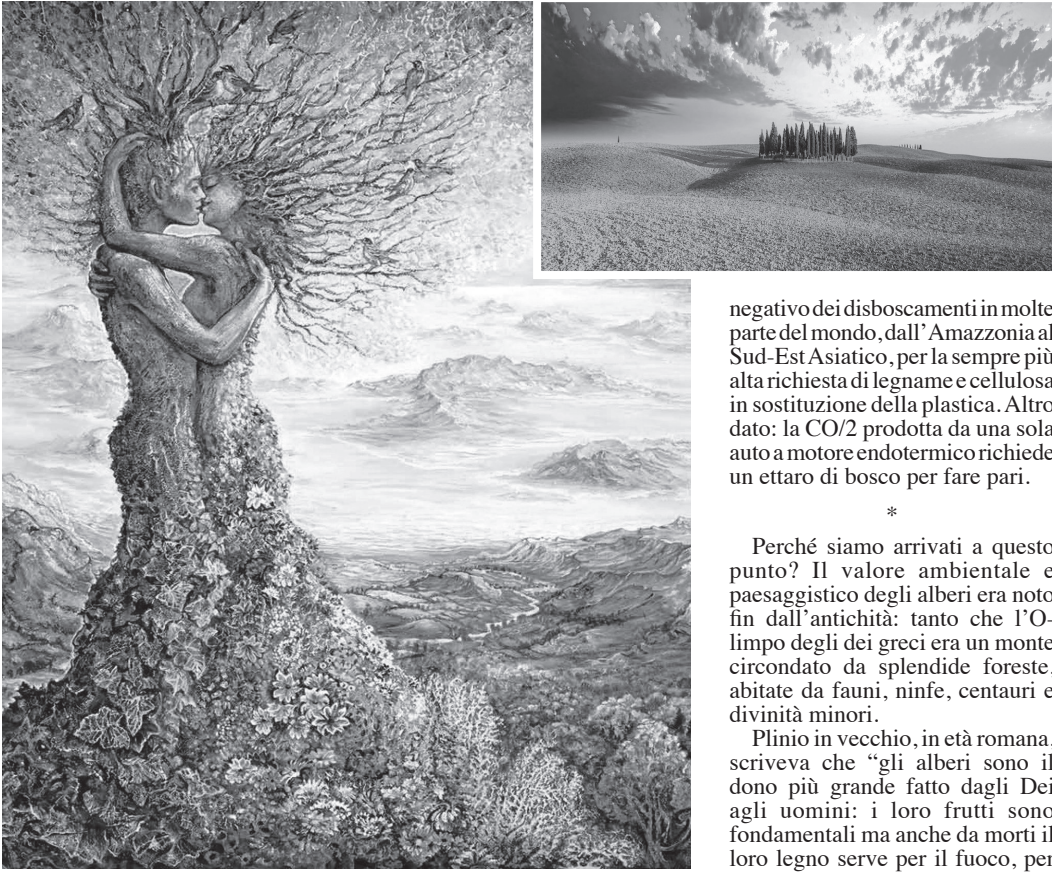
Partner of

JUNGHEINRICH

www.sovecarsrl.it

DOPO GLI IMPOSSIBILI PIANI PROMULGATI DALL’ONU

Alberi: la realtà e le utopie



LIVORNO –Dalla periferia delle periferie - in fatto d’alberi la costa della Toscana non eccelle - abbiamo raccolto un po’ di dati nazionali e mondiali per verificare la fattibilità dei piani dell’organizzazione delle Azioni Unite (ONU) in fatto di risanamento ambientale. Ve li proponiamo, lasciando a tutti i lettori il trarre le conclusioni.

Partiamo dall’Italia, dove le cose sembrano andare meglio che nel passato. Negli ultimi dieci anni in Italia le foreste sono aumentate di 590 ettari circa, malgrado incendi e qualche disboscamento mirato. Non siamo tornati alla “selva oscura” di Dante Alighieri, ma c’è un miglioramento. Con una contropartita: buona parte delle nuove forestazioni sono avvenute a spese dei terreni agricoli, abbandonati per mancanza di manodopera o di

redditività di fronte ai prezzi della concorrenza estera. È un vantaggio per l’ambiente, forse: ma non certo per l’economia nazionale. Le aree degradate, dove impera al massimo una stenta macchia mediterranea, registrano solo sporadici interventi di ripiantumazione.

E vediamo gli obiettivi dell’ONU, che sono stati recentemente oggetto di uno speciale molto documentato de “Il Sole24Ore”. Secondo l’organizzazione delle Nazioni Unite dobbiamo assolutamente arrivare entro il 2030 - cioè tra meno di 7 anni - alla riforestazione mondiale che pareggi le emissioni umane del CO₂. Il che però significa - hanno calcolato gli specialisti - che da oggi a 7 anni dovremmo piantare ogni giorno da 3 a 5 milioni di alberi. Assolutamente folle, anche senza calcolare il saldo

negativo dei disboscamenti in molte parti del mondo, dall’Amazzonia al Sud-Est Asiatico, per la sempre più alta richiesta di legname e cellulosa in sostituzione della plastica. Altro dato: la CO₂ prodotta da una sola auto a motore endotermico richiede un ettaro di bosco per fare pari.

Perché siamo arrivati a questo punto? Il valore ambientale e paesaggistico degli alberi era noto fin dall’antichità: tanto che l’Olimpo degli dei greci era un monte circondato da splendide foreste, abitate da fauni, ninfe, centauri e divinità minori.

Plinio in vecchio, in età romana, scriveva che “gli alberi sono il dono più grande fatto dagli Dei agli uomini: i loro frutti sono fondamentali ma anche da morti il loro legno serve per il fuoco, per costruire le case, le navi, i ponti. In epoca contemporanea Gabriele D’Annunzio celebrava nel canto “Versilia” la foresta viareggina frequentata dalla omonima ninfa (“Non temere, uomo dagli occhi glauchi! Erompo dalla corteccia fragile, io ninfa boschereccia Versilia, perché tu mi tocchi...”)

C’è una soluzione realistica e realizzabile al sogno “folle” dell’ONU? La sete di legno e di cellulosa non si sazia solo con le coltivazioni a crescita veloce, che pure proliferano. Ma l’addio alla plastica comporta fatalmente l’aumento del consumo del legno. L’equazione sembra non tornare. Salvo non accettare la tesi di chi sostiene che non solo le foreste ma anche gli oceani e le stesse coltivazioni intensive a scopo alimentare contribuiscono a ridurre la CO₂. Vorremmo capire. (A.F.)

DOPO UNA PARTENZA STENTATA ANCHE E SPECIALMENTE IN ITALIA

L’auto elettrica prende il via



Nella foto: La Fiat Topolino elettrica.

MILANO –L’auto elettrica sembra avviata a diventare in Europa tra le tipologie di motorizzazione in più forte crescita. Dopo anni di sospetto e di rifiuto, specialmente in Italia (nel Nord Europa invece la tipologia ha già decollato da un paio d’anni) i primi mesi di questo 2023 hanno registrato secondo l’ACEA (Associazione Costruttori Europei Auto) un incremento del 66% delle immatricolazioni in Europa: il tutto

pari a 160 mila vetture o furgoni elettrici. La quota di mercato sale così dal 10,7% al 15,1%, un salto inatteso dagli stessi costruttori. Sempre secondo l’ACEA, per la prima volta le auto full Electric hanno superato nelle vendite quelle diesel, anche se la tipologia delle prime rimane nel campo delle vetture e vetturette da città, con ancora scarsi esemplari di vetture da lungo cabotaggio.

Al primo posto rimangono ancora le vetture con alimentazione a benzina, con il 36,3% di vendite. Al secondo posto ci sono le ibride, con il 24,3% del mercato. Va sottolineato che quasi il 40% degli acquirenti delle auto full Electric degli anni passati opterebbe, se dovesse scegliere una nuova auto, una ibrida o una benzina. Dall’analisi dell’Associazione emerge anche che le vendite di automobili prodotte in Europa sta finalmente crescendo, dopo i picchi negativi degli anni passati. Nei primi sei mesi dell’anno in Europa (UK compresa) sono state vendute 1 milione e 265 mila vetture (+18,7%). La maglia nera tra i produttori spetta all’Italiana Fiat (gruppo Stellantis) che sembra avere un solo modello ad alto gradimento, la Panda sia nella versione tradizionale che quella ibrida. Si aspetta ancora il possibile impatto sul mercato delle microcar elettriche Fiat come l’iconica Topolino, gemella della Citroen Ami 6 che comincia ad apparire anche sulle strade italiane.

CON UN SOLLECITO DELLA GUARDIA COSTIERA A SEGNALARE GLI AVVISTAMENTI

Balene in arrivo sul Tirreno



Nella foto: Una balena speronata e uccisa anni fa da un traghetto nel Tirreno.

LIVORNO – Più navi in circolazione alla fine di questo luglio, traghetti pieni, tante imbarcazioni da diporto tra la costa e le isole, da quelle dell’Arcipelago Toscano alla Corsica. E questo grande traffico coincide con la migrazione dei grandi cetacei verso la “nursery” storica, l’area tra la Capraia, la Corsica e la Costa Azzurra. È dunque più facile avvistare balene,

tursiopi, delfini, stenelle e anche qualche capodoglio. La Guardia Costiera #PlasticFreeGC chiedono a tutti di comunicare la presenza in tempo reale di cetacei o di altri grandi vertebrati marini, anche semplicemente inviando una fotografia: un contributo importante non solo per censire questi splendidi e pacifici frequentatori dei nostri mari, ma

anche per ricordare le semplici regole per rispettarli. La Guardia Costiera invita a non avvicinarsi all’animale per evitare di arrecargli disturbo, informando della sua presenza il comando della Guardia Costiera più vicina. Se avvistate balene o un delfino - continua la nota della Guardia Costiera - è importante rispettare un codice di condotta per non disturbare gli animali e non metterli a rischio. È possibile contribuire alla loro salvaguardia segnalando gli avvistamenti anche all’Istituto Thetys onlus, inviando foto o video e alcuni semplici dati, che saranno preziosi per tutelare gli animali e il loro ambiente. Balene e delfini, infatti, sono minacciate da catture nelle reti, plastica, inquinamento, diminuzione delle loro prede, rumore. Il traffico marittimo intenso e le grandi navi costituiscono il pericolo maggiore di collisione, insieme alle piccole barche, che possono disturbare e distogliere gli esemplari da attività vitali come nutrirsi o accudire i piccoli.

#BFWEBologna Fiere WATER & ENERGYBologna Fiere, 11-13 ottobre 2023

H₂O3019932023ACCA DUEO

CH₄

forumfuelsMOBILITY

Conferenza GNL®

Dronitaly

Hydrogen Energy Summit & Expo

GIGONIARREDA 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

DALMINE LOGISTIC SOLUTIONS

PER IL POTENZIAMENTO DEL PARCO FERROVIARIO

A Vado altri fondi dal PNRR



GENOVA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha ottenuto un finanziamento a fondo perduto di 9,5 milioni di euro dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste per la realizzazione di un programma di investimenti nell’ambito della misura “Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo” prevista dal PNRR - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Misura M2C1. Il finanziamento è destinato alla realizzazione, in 24 mesi, di un programma di investimenti al fine di sviluppare la logistica agroalimentare tramite il potenziamento e l’automatizzazione del parco ferroviario nel bacino portuale di Vado Ligure e allo sviluppo della nuova infrastruttura digitale dell’attuale Varco Faro. Gli inter-

venti avranno un impatto diretto sugli obiettivi DNSH (Do No Significant Harm - Non arrecare un danno significativo) di mitigazione dei cambiamenti climatici tramite la digitalizzazione e il potenziamento dei binari e di prevenzione e riduzione dell’inquinamento tramite l’automazione e modifica del piano del ferro. Grazie a questo programma di investimenti, il Porto di Vado Ligure implementerà nuove tecnologie per il controllo e la gestione del parco ferroviario. Verrà implementato un sistema per tracciare la movimentazione dei container e trasmettere i dati agli enti di controllo, garantendo una maggiore trasparenza e sicurezza nell’intero processo logistico. Sarà anche realizzato un secondo varco stradale automatizzato per l’accesso al porto che consentirà un miglior flusso di veicoli.

La proposta progettuale ha precedentemente superato la verifica di ammissibilità effettuata da Invitalia S.p.A., dimostrando la sua conformità ai requisiti formali e alle disposizioni specifiche previste dal Decreto, rispettando il principio del DNSH e i criteri di valutazione riguardanti il tag climatico e quello digitale. Gli interventi finanziati dal Ministero dell’agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste si inseriscono all’interno di una più ampia programmazione portuale che include la nuova piattaforma Multipurpose Vado Gateway, il potenziamento del Reefer Terminal, lo sviluppo dell’infrastruttura retroportuale e una serie di investimenti privati come l’ampliamento dei silos caffè del Gruppo Pacorini, i nuovi magazzini refrigerati Frigo Genova e il punto logistico di interscambio alimentare V.I.O.

SERATA DI PRESENTAZIONE DEL FESTIVAL DI SETTEMBRE A CAMOGLI

Parole e voci sul mare



Nella foto: La serata di presentazione giovedì scorso.

CAMOGLI – Dopo lo straordinario successo di pubblico e di partecipazione degli eventi con Federico Rampini, Andrea Colamedici e Maura Gancitano, si è svolto due giorni fa l’attesissimo appuntamento di chiusura dell’edizione 2023 di Parole e voci sul mare, la rassegna delle serate d’autore che fa da anteprima al Festival della Comunicazione. L’incontro ha visto sul palco Nastasha Stefanenko in dialogo

con la direttrice del Festival della Comunicazione Rosangela Bonsignorio. L’appuntamento si è svolto sulla panoramica Quadrata Miramare affacciata sul mare nel centro di Camogli. “Ritorno nella città senza nome” non è solo il nuovo romanzo di Natasha Stefanenko edito da Mondadori, ma il punto di partenza per raccontare l’anima di un paese grande, inquieto e disorientato: l’Urss degli anni Novanta, che

vive la fine di consolidate certezze e anche la dirompente irruzione di nuove libertà. Alla base del confronto ci sono storie largamente autobiografiche. La rassegna Parole e voci sul mare, organizzata da Frame - Festival della Comunicazione e dal Comune di Camogli, in collaborazione con le case editrici HarperCollins e Mondadori e la libreria Ultima Spiaggia, è un’immersione nelle idee che generano

l’urgenza della scrittura: un “festival aspettando il Festival” che nasce dalla spinta innovativa del Festival della Comunicazione, che nel corso degli anni ha sprigionato una galassia di spin-off tra loro interconnessi. Il tutto con eventi gratuiti e a ingresso libero fino a esaurimento posti. Informazioni su www.parolevoci.it. Il Festival della Comunicazione

quest’anno festeggia dal 7 al 10 settembre i suoi (primi) dieci anni di cultura, innovazione, crescita, con oltre 130 ospiti protagonisti del mondo scientifico, tecnologico, artistico, economico, imprenditoriale, dello spettacolo e dell’intrattenimento, che esploreranno il tema Memoria in tutte le sue declinazioni. Dalla memoria biologica e ancestrale, alla base della vita,

alla nostra memoria storica, che si perpetua attraverso le arti, la letteratura, la musica e la tecnologia, fondamento delle nostre civiltà. Quattro giorni di grandi eventi tra colazione e aperitivi con l’autore, rassegne stampa, talk inaspettati, originali lectio, spettacoli, ma anche laboratori ed escursioni sul mare e sul Monte di Portofino per tutta la famiglia.

CON UNA INNOVATIVA SPERIMENTAZIONE AVVIATA DA GRUBER LOGISTICA

Tir elettrici per il Brennero



ORA – Il Brennero è il primo corridoio Europeo in cui viaggeranno mezzi elettrici per il trasporto pesante. Sarà possibile l’utilizzo di mezzi elettrici per il trasporto pesante su lunghe percorrenze? È la scommessa di Gruber Logistics che ha avviato in collaborazione con VOLVO il primo servizio di trasporto merci lungo uno dei principali corridoi d’Europa. Il corridoio del Brennero, è infatti una delle principali rotte di trasporto tra l’Italia settentrionale e l’Europa

centrale, e svolge un ruolo vitale nel facilitare il trasporto merci. L’aumento del volume del traffico merci lungo il corridoio del Brennero ha messo sotto pressione le infrastrutture esistenti e aumentato l’impatto ambientale. Le strade, le ferrovie e gli snodi logistici lungo questa rotta spesso si trovano ad affrontare una domanda superiore alle capacità disponibili e le emissioni sono in costante aumento. Sa da un lato sono previsti interventi infrastrutturali per facilitare l’utilizzo di modalità di trasporto

meno impattanti della gomma, dall’altro è necessario intervenire con nuove soluzioni e idee per la decarbonizzazione il trasporto dei veicoli pesanti. Gruber Logistics è oggi una multinazionale operante in tutta Europa che vede proprio sull’asse del Brennero il proprio corridoio principale in termini di movimentazione delle merci. Soprattutto in questi ultimi anni l’azienda ha incrementato il cosiddetto modal shift arrivando a spostare il 40% del volume di merce trasportata dalla strada alla ferrovia. Pur, tuttavia, anche in previsione prospettica, non sarà mai possibile rimuovere completamente il traffico merci dal Brennero ed è pertanto necessario ricercare nuove soluzioni di decarbonizzazione. I mezzi elettrici attualmente in commercio - dice Gruber Logistica - hanno un’autonomia limitata ma l’idea alla base del nuovo servizio è quella di modificare i modelli logistici attuali combinando mezzi, autisti e rimorchi sfruttandone appieno la capacità senza impattare negativamente sull’operatività. La convinzione è che per permettere la diffusione di mezzi elettrici non si debba ragionare solo in termini di tecnologia e infrastruttura ma anche e, soprattutto, di ripensare la catena logistica. All’avvio della sperimentazione ha partecipato in prima persona l’assessore alla mobilità e alle infrastrutture della provincia di Bolzano.





NERI

SOLUZIONI MARITTIME DAL 1895

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



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

TUTTE LE SERE NEL CORSO DELLA SETTIMANA

Tanti eventi a Cala De’ Medici



ROSIGNANO – Prosegue senza sosta l’estate del porto turistico di Rosignano. Questa settimana, a partire da martedì scorso nel borgo del centro commerciale, c’è stato e ci sarà infatti almeno un evento al giorno.

Si è partiti martedì sera alle 21.30, con “Ti racconto il Notre Dame” a cura di Emanuele Bernardeschi, musicista e cantante livornese che ha interpretato Clopin in “Notre Dame de Paris” in più di

cento repliche.

Mercoledì sera l’appuntamento è stato con “Danzainporto”: esibizione delle giovani campionesse mondiali della scuola “Rosignanoindanza” guidate da Ranieri Manfrin e allenate dall’insegnante Alla Zhussupova. Una serata presentata da Luca Manetti, con ospiti la cantante Romina Garcia e il sassofonista Christian Nunez. Giovedì sera, sempre alle 21.30, si replica con il “Galà dello sport

e della cultura”. Ospiti della serata, presentata sempre da Luca Manetti, il giornalista Enrico Salvadori, il ballerino paralimpico Marco Galli, il vice presidente nazionale Aics Maurizio Toccafondi e il presidente provinciale Ansmes Mario Fracassi. Saranno presenti le discipline del basket, karate, danza, judo, calcio e boxe.

Ieri, venerdì dalle ore 21 doppio appuntamento: con il dj set di Samuele Pedroni e con il gruppo “Lam-



pi di Tesla”, appassionato di mobilità elettrica, che ha esposto le proprie auto Tesla lungo la banchina del porto; presenti i principali modelli della casa di Elon Musk ed è stato possibile parlare con i proprietari per conoscere a fondo il marchio e in generale il mondo elettrico.

Doppio appuntamento anche questa sera, sabato 29: per la rassegna “Ti porto dove c’è musica” nel borgo del porto suoneranno i Nice, una giovane band che proporrà brani di cantautori italiani e inter-



nazionali con influenze spagnole e latinoamericane per dar vita ad atmosfere divertenti e coinvolgenti; al primo piano del porto, invece, alla galleria d’arte “In Villa” inaugura la mostra personale dell’architetto toscano Paolo Solei “Solei 70 - Esperienze mediterranee” che rimarrà aperta e visitabile fino al 13 agosto compreso dalle ore 10 alle 12.30, dalle 17 alle 19.30 e dalle 21.30 alle 23.30 (chiuso il lunedì).

Chiude la settimana domani domenica alle 21, la seconda edi-

zione di “Un porto con gli amici a quattro zampe”. Ospiti attesissimi i campioni di dog dance dell’associazione Go Dog Agility Team di Cecina con tutte le loro divertenti coreografie e trick insieme ai loro conduttori.

Tutti gli eventi sono gratuiti, offerti da Marina Cala de’ Medici, Yacht Club Cala de’ Medici e dal Borgo Cala de’ Medici in collaborazione con Badali.news e il patrocinio del Comune di Rosignano Marittimo.

CON LA PRESENTAZIONE DI UN NUOVO LIBRO E UN CONCERTO

Schubert al Club Nautico Versilia

VIAREGGIO – Presso il Club Nautico Versilia, sabato 5 agosto alle ore 17.30 con ingresso aperto a tutti gli interessati ed in modo particolare ai Soci del sodalizio viareggino e ai giovani, sarà presentato ufficialmente l’ultimo libro di Alessandro Giusfredi “Schubert: una vita di carta”.

Nel corso dell’evento, supportato dalla Commissione Eventi del CNV, saranno anche eseguiti



Amalia Ciardi Duprè, ha organizzato incontri culturali e musicali mettendo a disposizione del pubblico, in maniera assolutamente personale, tutta la sua conoscenza e passione musicale di altissimo livello, senza però dimenticare il suo vero amore: la scrittura.

Giusfredi devolverà il ricavato della vendita del libro “Schubert: una vita di carta” alla Scuola Secondaria di 1° Grado Marco Polo - Viani di Viareggio (marcopoloviani.edu.it) per sostenere la sezione musicale. Tra i percorsi di studio l’Istituto offre, infatti, la scuola Secondaria 1° grado ad indirizzo Musicale.

Con questo interessante appuntamento, proseguono le iniziative con le quali il Club Nautico Versilia, punto di riferimento per la città di Viareggio, si impegna con grande passione e attenzione verso i giovani non solo dal punto di vista sportivo: oltre ad aver istituito la scuola di vela Manklin e le borse di studio intitolate a Maurizio e Bertani Benetti, il CNV, che nei mesi scorsi ha organizzato una serie di incontri riservati ai giovani, grazie alla sinergia con il Circolo Velico Torre del Lago Puccini e la Società Velica viareggina.

PER L’EDIZIONE DI RIPRESA DOPO L’INTERRUZIONE PER COVID

Record di partiti nel Fastnet 2023



Nelle foto: Lo scoglio del Fastnet e due imbarcazioni impegnate con mare e vento forti.

COWES – È una delle regate più dure del mondo, insieme alla Sidney-Hobart tra Australia e Tasmania. Ed è anche quella che in una sfortunata edizione di oltre trent’anni fa, incappata in una burrasca

al largo del famigerato scoglio al largo del Sud dell’Irlanda che le dà il nome, ha registrato più morti. La flotta d’edizione n.50, partita sabato scorso dall’isola inglese di Cowes, era attesa al traguardo tra ieri sera e oggi. La novità è che l’arrivo non è più a Cowes ma in Francia, nell’avamposto di Cherbourg: un cambiamento concordato con lo sponsor, la Rolex, per dare un tono ancora più internazionale alla prova.

La flotta partita sabato scorso ha registrato un record di partecipanti, oltre 450 tra monoscafi, catamarani e trimaran su una rotta di oltre 690 miglia reali. Sono partite anche quattro barche italiane, tutte in cerca di un’affermazione internazionale importante.

La prima parte della regata, tra domenica e martedì scorso, si è svolta con tempo duro: vento da 35 a 40 nodi da Sud-Ovest che ha reso difficile l’uscita dal canale della Manica ed ha portato a rotture e ritiri. Del resto la regata è sempre stata caratterizzata da condizioni di vento e di mare difficili: in questa edizione poi stavano soffrendo specialmente i multiscafi, che sono più adatti alle prestazioni velocistiche in condizioni di mare meno agitato.



www.lorenziniinterterminal.it

**LORENZINI & C**
TERMINAL OPERATOR



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

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

info@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

PER LA MANUTENZIONE TRIENNALE DEI FONDALI DEL PORTO

Lavori al via a Gioia Tauro



Nella foto: Il bacino portuale di Gioia Tauro.

GIOIA TAURO – L’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha aggiudicato i lavori di “Manutenzione triennale dei fondali del porto di Gioia Tauro tramite lo spianamento delle dune sottomarine”.

Si tratta di un intervento necessario a mantenere costante la profondità del canale portuale - riferisce l’AdSP - che, a causa delle dune generate dal movimento delle navi in entrata e uscita in porto, devono essere livellate al fine di garantire la sicurezza della navigazione.

Con fondali profondi 18 metri, in Italia, solo a Gioia Tauro possono entrare le navi di ultima generazione, capaci di trasportare oltre 24 mila teus. L’obiettivo dell’Ente, guidato dal presidente

Andrea Agostinelli, è quindi quello di assicurare la capacità dello scalo portuale, primo porto di transhipment a livello nazionale e tra i primi in Europa e nel bacino del Mediterraneo, di accogliere i giganti del mare di lunghezza superiore a 400 metri e larghezza di oltre 60 metri, che solcano quotidianamente il porto di Gioia Tauro.

Il programma degli interventi di livellamento di durata triennale (2023/2026), con cadenza trimestrale, avrà inizio nei primi giorni di settembre e prevede complessivamente dodici interventi.

Ogni anno sono previsti quattro interventi, resi necessari a mantenere sempre efficienti le quote dei piani di pescaggio. I lavori riguarderanno lo spianamento del

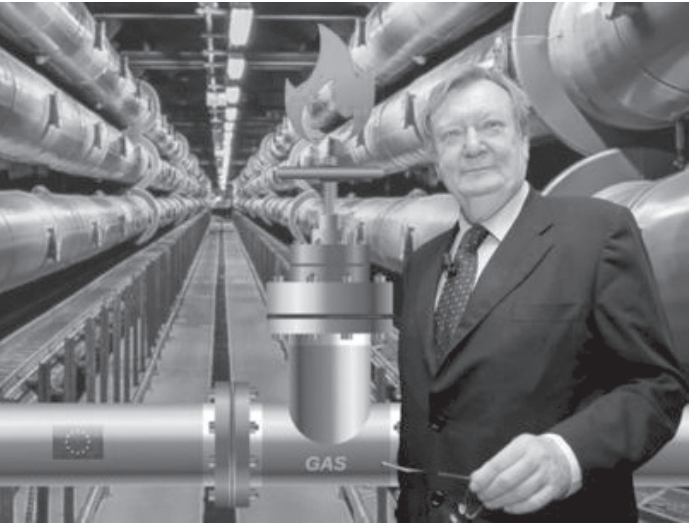
fondale marino senza asportazione di sabbia.

Per ogni singolo intervento di manutenzione trimestrale è previsto un tempo massimo di cinque giorni, utilizzando una draga THSD, o di dieci giorni utilizzando un altro mezzo marittimo idoneo al livellamento dei fondali. L’intervento si riterrà ultimato al raggiungimento di 30 mila metri cubi di sabbia livellata.

Riunitosi nella mattinata in forma pubblica, il Comitato di Gara, dopo avere verificato la correttezza della documentazione prodotta dai concorrenti, ha affidato l’esecuzione dei lavori al Raggruppamento di imprese temporaneo composto dalla ditta Dravo Sa, con sede legale in Spagna, e dalla ditta La Dragaggi srl di Venezia.

DA UNO STUDIO AVVIATO ANNI FA DA CARLO RUBBIA

Gas naturale senza CO2?



Nella foto: Carlo Rubbia.

ROMA – Non è una notizia del tutto nuova, perché il premio Nobel italiano Carlo Rubbia, invitato sette anni fa dalla Commissione Ambiente del Senato, presieduta da Pier Ferdinando Casini, in riferimento alle emissioni di CO2 diceva che stava portando avanti uno studio per avere il gas

naturale senza emissione di CO2. Nei giorni scorsi in tema è stato ripreso da “Affari italiani” sul web, ricordando che lo stesso Rubbia ha confermato che “è possibile trasformare” l’emissione di CO2 in black carbon ossia grafite e idrogeno; e che la grafite, in quanto materiale solido, non è inquinante.

Gli studi di Rubbia sarebbero andati avanti e l’ipotesi è davvero importante perché non solo eliminerebbe una delle controindicazioni dell’utilizzo del gas naturale - oggi fase di sostituzione degli altri carburanti fossili più diffusi - ma fornirebbe grafite solida, un elemento molto richiesto dall’industria per decine di usi civili che militari.

120
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

MARFRET
Compagnie Maritime
MARSIGLIA
LINEA VENEZUELA - COLOMBIA
mn. CMA CGM VOLTAIRE
LIVORNO
08/08/23
mn. CAPE CITIUS
LIVORNO
17/08/23
per. Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri,
Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France,
La Guaira, Cartagena, Manzanillo,
Puerto Moin, Turbo.

AGENZIE EUROPEE MARITIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C. R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006
e-mail: com@aemitalia.com
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO
Via III Novembre, 8
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504
e-mail: n.nencioni@aemitalia.com
www.marfret.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Laghezza: sul raccordo

suno ripaga.

Oggi arriva la “buona” notizia della sospensione dei lavori nell’unico periodo in cui il traffico sul raccordo si riduce, per la chiusura della attività produttive ed il conseguente rallentamento di quelle portuali. Come spesso accade, continua Laghezza, si trascurano le esigenze della merce e soprattutto del traffico camionistico, limitando così in maniera importante l’efficienza del porto.

Anche a fronte della ripresa dei lavori e della criticità dell’asse viario Santo Stefano/La Spezia va rilanciata con forza l’idea di realizzare a Santo Stefano un’area buffer, dove in caso di congestione del porto o del raccordo autostradale, i trasportatori possano lasciare i container pieni, da inoltrare poi in porto negli orari notturni con apposite navette. “Il rilancio del porto di La Spezia - conclude Aessandro Laghezza - dipende anche da operazioni semplici ma lungimiranti come questa”.

Livorno verso il porto

una decina d’anni. Con gli annessi della tecnologia oggi implementata, sarà un contributo importante anche per la sicurezza, non solo nel porto d’oggi ma anche in quello di domani. Come afferma il presidente dell’AdSP Luciano Guerrieri nell’intervista qui a fianco, la torre spazierà anche sulla futura Darsena Europa.

Si mette il carro davanti ai buoi, quando la darsena è ancora solo una

speranza? Visti i tempi necessari per le opere, è bene partire. Anche perché per realizzare in concreto la torre e la darsenetta connessa, non sarà una questione di mesi.

*

Guardiamo a domani: la torre, che libererà il Forte della Bocca al Mediceo dall’attuale sede dei piloti, presuppone anche il nuovo assetto dello stesso Porto Mediceo, con la possibilità di ospitare nel forte anche gli uffici del futuro “marina” del gruppo Benetti. Lo stesso fondatore del gruppo Paolo Vitelli si è impegnato personalmente alla realizzazione del porto degli Yachts; e a quanto risulta, entro la fine di quest’anno potrebbero partire i primi lavori, con l’utilizzo per le piccole e medie barche dei circoli della Darsena Nuova. Anche il “marina” è atteso da anni, con una concessione che ne ha almeno una decina. I tempi, finalmente, stanno maturando.

*

La grande incognita, toccando ferro, rimane il completamento dell’iter ministeriale del “sogno” Darsena Europa. Si è già iniziato con l’appalto del consolidamento della prima vasca di colmata. Poi dovranno essere consolidate la seconda e l’abbozzo della terza. Nel frattempo a Palazzo Rosciano (e non solo) si sta a fare scongiuri sulla conclusione della lunga, complessa, sotto alcuni aspetti assurda, procedura della VIA. Al primo, già farraginoso documento inviato al Ministero dell’Ambiente da palazzo Rosciano, sono state presentate da Roma ben 293 “osservazioni”, buona parte delle quali rimbaltate dai rompicoglioni dei vari NIMBY che temono per le spiaggette del Calambrone, per le cozze o per bocca d’Arno e la sfociata dello Scolmatore. De minimis not curat

praetor? Sarebbe bello, ma oggi non è più così. Tocchiamo ferro.

Accordicchio? Per Guerrieri

vinta dalla Porto 2000 per il terminal crociere, è un’imposizione a quest’ultima o un accordo malgrado il contenzioso da tempo in atto?

Presidente Guerrieri, le giriamo la domanda...

“Non c’è alcuna imposizione, il progetto è stato concordato con la Porto 2000, che ha seguito anche la sua elaborazione: come l’hanno seguita, dando anche un contributo, gli armatori principali clienti del porto. Del resto l’esigenza della nuova sistemazione è sentita da tutti non certo da adesso. Dirò anche di più: la prossima mossa riguarderà il porto di Piombino, dove dovremo pensare a una realizzazione simile. I porti si evolvono e funzionano sempre più anche in base all’efficienza dei servizi”.

Dunque l’annoso contenzioso con la Porto 2000 dopo la gara del terminal crociere non ha chiuso i rapporti?

“L’attuale decisione in comune lo conferma. Ci parliamo, cerchiamo insieme soluzioni, anche se la gara stessa, che definirei - come avete fatto voi di recente - infelice nella sua formulazione, non ci aiuta. Abbiamo sfiorato il tanto atteso accordo con la transazione fallita per un soffio, ma non per questo desistiamo; anzi, abbiamo mandato alla Porto 2000 tutto il programma degli investimenti sull’area interessata, compresa la resezione della banchina che non sarà cosa da poco. Vogliamo e dobbiamo trovare l’accordo definitivo, perché crociere e passeggeri sono assets di prima importanza per il nostro scalo”.

CON UNA COMPLETA RIORGANIZZAZIONE E NUOVI RAMI D’IMPRESA

Il cantiere Tuccoli al rilancio



COLLESALVETTI – Tuccoli al giro di boa: lo storico cantiere nautico livornese diversifica il nome e annuncia una riorganizzazione aziendale che mette al centro tecnologia all’avanguardia, raddoppiando le linee di prodotto e le superfici produttive.

Dalla sua fondazione, ormai più di 70 anni fa - riferisce una nota ufficiale - il cantiere Tuccoli non ha mai smesso di crescere: e adesso realizza una nuova, importante evoluzione, che rafforzerà il suo ruolo di punto di riferimento nel Made in Italy nautico.

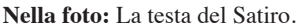
La nuova Tuccoli ospita al suo interno ben due rami aziendali: Tuccoli Marine e Tuccoli Technology. Il primo raccoglie il testimone di Tuccoli Fishing and Cruising Boats, allargando la costruzione anche alle work boat e portando le competenze del cantiere a un livello superiore. Prevede infatti quattro linee di prodotto, tutte caratterizzate da soluzioni tecnologiche avanzate e design di alto livello: Fishing: imbarcazioni progettate appositamente per pescatori; la gamma di barche da pesca comprende ovviamente i ben noti fisherman progettati insieme al noto campione di pesca Mario Volpi.

Alla linea Cruising competono invece imbarcazioni da crociera destinate a diportisti che cercano il massimo della sicurezza, dell’affidabilità e del comfort. La sezione

Custom prevede costruzioni “su misura”, realizzate per rispondere alle specifiche esigenze del singolo cliente: un servizio personalizzato che consente agli armatori di ottenere la barca perfetta, progettata e costruita su singola commessa. Le Work Boats verranno classificate come prodotti della linea Professionale: saranno progettate e realizzate per affrontare le sfide del lavoro in mare aperto, o anche come mezzi destinati a ormeggiatori, lavoratori portuali e piloti di professione. Per realizzarle risulterà utile l’esperienza di refitting maturata operando per il Corpo di Piloti di Livorno. Il secondo ramo d’azienda, Tuccoli Technology, opererà sia per supportare la produzione di Tuccoli Marine sia per lavori commissionati da terzi. Dovrà Nelle previsioni del cantiere, i materiali potranno essere consegnati finiti e pronti per lo stampaggio, oppure potranno dar luogo alla stampa vera e propria, che sarà pronta per essere utilizzata e assemblata dal cliente. Fra le diverse strumentazioni utilizzate a questo scopo è stata acquistata un’innovativa fresa a cinque assi e controllo numerico specifica per le applicazioni navali, in grado di realizzare scafi, coperte e particolari fino a 20 metri di lunghezza. Ognuno dei nuovi reparti aziendali potrà avvalersi, oltre che della direzione del cantiere, della supervisione dell’Ufficio

Tecnico, che è responsabile della progettazione, dello sviluppo e delle implementazioni dell’intera produzione. La riorganizzazione si traduce, come detto, anche nell’ampliamento degli spazi, che renderà più agevole il montaggio delle imbarcazioni di serie in un’area più pulita, efficiente e visibile al pubblico. Inoltre, un nuovo capannone ospiterà le operazioni di fresatura e stampaggio della vetroresina, mentre un’altra struttura sarà dedicata al magazzino. Verrà mantenuta anche un’area dedicata alla carrozzeria.

Tutto ciò rappresenta comunque solo una parte delle novità che Tuccoli sta implementando. Tra i nuovi vantaggi offerti dal cantiere c’è infatti anche un servizio personalizzato che permetterà ai clienti non solo di scegliere gli optional, ma anche di cambiare a proprio piacimento il layout di coperta della propria barca. Basterà tutto ciò per rilanciare il cantiere toscano? A Livorno non hanno dubbi, e in una nota dell’azienda che illustra la rivoluzione in atto viene sottolineato che tra i più importanti valori aggiunti di Tuccoli ci sono “la costruzione totalmente in-house di scafo, coperta e arredi; le esperienze maturate con pescatori e armatori di lunga data e, non ultima, la leadership tra i cantieri capaci di mantenere le più alte valutazioni dell’usato”.



Tutti conoscono le celebri statue di bronzo pescate fortunatamente in mare e oggi oggetto di un culto internazionale, i Bronzi di Riace. E le tante statue e statuette scavate tra le ceneri di Pompei, o nelle tombe etrusche di Populonia. Ma c'è un altro capolavoro meno noto, che ci viene segnalato via web dal lettore di Marsala, Carmine Greco:

Perché non si parla mai della statuetta del Satiro danzante di Mazara del Vallo, un piccolo capolavoro che tutti ignorano?

Caro amico, intanto il Satiro danzante non è ignorato, ma anzi rappresenta il pezzo forte del museo archeologico marino del centro peschereccio della Sicilia Occidentale: forse è stato meno celebrato dei Bronzi di Riace o dei fauni di Pompei, ma siamo d'accordo con te che è un piccolo ma straordinario capolavoro, gelosamente custodito e ben apprezzato dagli specialisti. La sua storia vale la pena d'essere raccontata.

Il Satiro danzante di Mazara del Vallo è l'emblema della bellezza Mediterranea, esempio del patrimonio sommerso recuperato nel Canale di Sicilia.

La preziosa statua bronzea, databile sul finire del IV secolo a.C. ed attribuibile alla scuola del grande artista, Prassitele, è esposta nel Museo di Sant'Egidio di Mazara del Vallo, ubicato edificio di rilevante interesse architettonico: una chiesa sconsacrata che fu costruita tra gli inizi del 1500 e la fine dello stesso secolo. Ospita la preziosa statua dal 2005, quando alla fine del restauro, effettuato dall'Istituto Centrale per il Restauro di Roma, il Satiro rientra a Mazara del Vallo.

*La statua bronzea venne rinvenuta in due fasi: nella primavera del 1997 venne alla luce la gamba sinistra ed il 4 marzo del 1998 il corpo privo dell'altra gamba e delle braccia, entrambi recuperati dal motopesca-
mazarese Capitan Ciccio, al comando di Francesco Adragna. Si ipotizza che la statua facesse parte di un carico
di una nave naufragata tra la Sicilia e Capo Bon in un periodo di grande diffusione del commercio antiquario*

nell'antichità.

Il Satiro è colto nel momento dell'estasi della danza orgiastica, ruotava sulla gamba destra impugnando i simboli del culto, nella sinistra il kantharos (calice per il vino) e nella destra la canna del tirso ornata da un nastro e coronata da una pigna, portava sulla spalla una pelle di pantera. L'abbandono del capo, la chioma fluente, le labbra socchiuse, la torsione del busto fanno pensare al delirio della danza vorticosa, sommata all'eccezione del bere, in cui il danzatore andava in trance, fissando la pigna sul tirso e ruotando intorno a sé stesso fino alla perdita dei sensi.

Il Museo del Satiro, oltre al capolavoro di Prassitele, espone reperti provenienti dalle acque del canale di Sicilia, fra cui il frammento bronzeo di zampa di elefante di epoca punico-ellenistica, un calderone bronzeo di epoca Medievale, una selezione di anfore da trasporto di epoca arcaica, classica, ellenistica, punica, romana e medievale. Sono esposti anche due cannoni in ferro provenienti da Torretta Granitola, località da cui provengono alcuni capitelli corinzi e ionici.

CAROLI



H o t e l s

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.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**

 **USPI** Associata all'USP
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



130

Autostrade del Mare e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

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

TDT

GIP GROUP

Sede legale: Via Mogadiscio 23 – DARSENA TOSCANA SPONDA OVEST
57123 Livorno – Tel. +39 0586 258111 – Fax +39 0586 258240
segreteria@tdt.it – www.tdt.it

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Porti: bulimia normativa

dimenticabile Mina: parole, parole, parole... In tal caso però non si tratta di parole d'amore ma di parole spesso al vento. Negli ultimi giorni la recente acquisizione da parte di IMT (Messina) di Terminal San Giorgio ha generato un notevole volume di discussioni e commenti sia da parte del cluster marittimo-portuale che della componente politica nazionale, rimettendo in gioco, per l'ennesima volta, la validità del pattern regolatorio e la governance dei nostri Porti. Personalmente, pur nutrendo la massima stima, rispetto e competenza per alcuni interlocutori, non ne condivido a pieno le opinioni. In alcuni casi si tratta di stimatissimi colleghi e/o politici che recentemente hanno mutato la loro visione. In particolare, si ritorna a parlare di riforma (la seconda in 6 anni) del DL 169/2016, ma ci si dimentica che ancora non siamo stati capaci di applicare pienamente la l. 84/94. Allo stesso tempo conviviamo con una circolare ministeriale (1462/2010), vari regolamenti interni delle AdSP, Circ. 57 e le raccomandazioni ART, due Regolamenti Comunitari (1084/2017 e 352/2017) di cui uno particolarmente indicativo in materia di accesso non discriminatorio ai servizi portuali e, last but not least, con il Codice della Navigazione che rappresenta, seppur con i suoi 81 anni, pur sempre il framework legislativo principale in materia portuale insieme all'emanando "Regolamento sulle Concessioni" che dovrebbe trovare il suo effettivo assorbimento nei Regolamenti delle AdSP entro inizio prossimo anno. Ci si domanda, in questa congerie di norme se il problema è rappresentato dai privati ai quali si attribuisce la colpa di non saper vendere le proprie aziende o, peggio, gli si vorrebbe imporre il modo di venderle. Tutto ciò in un contesto in cui la contendibilità delle aziende in ambito portuale è già limitata proprio a causa dell'incertezza regolamentare causando l'allontanamento di importanti player finanziari che sono intimoriti nel trovarsi ad operare in un far west legislativo; con la conseguenza che i nostri terminal, seppur molto performanti, vengono prezzati a multipli inferiori (almeno il 20% in meno) rispetto agli omologhi ubicati in altre aree (es. Anseatica). Tra l'altro, a riprova del fallimento del nostro sistema, in tal caso, l'accusato (Gruppo MSC) è proprio colui che per altre fonti (Assarmatori) reclama, anche correttamente, l'applicazione dei criteri previsti dal Regolamento UE 352/2017 in materia di accesso non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Accusare il privato azionista al 100% della propria azienda di aver venduto in maniera sbagliata significa voler mettere la testa sotto la sabbia e nascondere l'inefficienza di un sistema pubblico che ha fallito in materia di governance portuale, oltre a non conoscere le basilari regole dei processi di M&A. In tal caso il privato ha fatto ciò che impone il Codice Civile ad un diligente amministratore, ovvero massimizzare il valore per i propri azionisti; spetta

piuttosto al regolatore indirizzare, vigilare, ed autorizzare.

Bene, allora poniamoci la domanda se effettivamente il suddetto regolatore ha i mezzi e strumenti giuridici per fare ciò; fermo restando che fa piuttosto sorridere sentire parlare ancora di prevalenti interessi pubblici in un contesto in cui, piuttosto che pensare alle tonnellate ed al numero delle port calls, i nostri porti dovrebbero avere una visione strategica più ampia e "comprensiva" in un contesto in cui l'Autorità Portuale di Rotterdam, in funzione della sua veste giuridica di Ente Economico (anzi SpA), va a fare acquisizioni o JV all'estero. Già 10 anni fa, in una sua ricerca, Patrick Verhoeven metteva in luce le profonde differenze tra il modello Anseatico e quello Latino evidenziando di fatto i rischi del nostro sistema pseudo-dirigistico, che poi si è tradotto spesso in un modello pubblicistico incapace sia in chiave regolatoria che di efficientamento dell'utilizzo dell'asset pubblico. In particolare con l'aumentata dimensione del soggetto privato e con la progressiva integrazione orizzontale e verticale dei players, si è finito spesso col vedere soccombere il soggetto pubblico rispetto ad una controparte contrattuale sempre più aggressiva e dominante. Sorge dunque spontanea una domanda: si tratta di una questione di norme o di uomini? A mio avviso sono rilevanti entrambi i fattori quali cause dell'insuccesso; ma sicuramente di norme ne abbiamo tante, anzi soffriamo di bulimia legislativa come spesso ho avuto di commentare; a volte sembriamo bambini che si divertono a rompere il giocattolo per acquistarne uno nuovo. Basterebbe leggermente migliorare quelle che abbiamo, sicuramente non ritornando ai vecchi Comitati Portuali, autoreferenziali e ad uso dei condomini di palazzo, in cui si scaricavano le tensioni tra operatori con i veti incrociati e correnti. Piuttosto se c'è una buona cosa derivata dalla riforma Del Rio questa è rappresentata dalla snellezza della governance. Sicuramente, come già detto, sarebbe opportuno "spoliticizzare" leggermente i Comitati attraverso una maggiore indipendenza del presidente, riformandone semmai i criteri di nomina e, ripeto, ipotizzare delle (poche) "Autorità di Sistema Logistico", piuttosto che troppe AdSP, nell'auspicio che le stesse possano essere oggetto di una diversa forma giuridica (SpA) e, perché no, parzialmente privatizzate attraverso il collocamento di quote di minoranze ad investitori Istituzionali stabili (es. Fondi di Previdenza, Assicurazioni, Fondazioni). I miei denigratori affermano che tutto ciò è questione di forma e non di sostanza; ma solo chi ha un minimo di cognizioni di diritto commerciale e finanza aziendale, sa che la flessibilità e la capacità di un ad di una SpA è ben maggiore di quella di un manager pubblico di un Ente non economico nominato da un ministro (ed un Governatore Regionale); ciò tra l'altro consentirebbe di indirizzare il risparmio e le pensioni degli Italiani verso l'investimento nelle infrastrutture strategiche del

nostro Paese; invece di bearsi, con piena sudditanza, dell'arrivo di investitori finanziari internazionali nei nostri porti.

Ritornando al tema iniziale, e toccando il secondo dei fattori chiave, gli uomini, occorre dire che, a parte la mancanza di coordinamento dovuta all'incedere di produzione legislativa, il forte condizionamento politico costituisce sicuramente un limite rilevante. Serpassiamo attentamente i dettami delle normative in essere vediamo che ci sono tutti gli strumenti per ben regolare sia dal punto di vista strategico che operativo l'assetto dei concessionari in ambito portuale.

Partiamo dai PRP, DPSS e POT; molto spesso questi sono considerati meri e noiosi adempimenti formali, ed invece costituirebbero l'asse portante per definire la view strategica del porto, nonché la premessa per ogni azione successiva in ambito concessorio. Ma limitiamoci anche alla sola lettura dell'art. 46 del CdN, (subingresso nella concessione) il quale andrà ad integrarsi opportunamente con l'art. 7.2 del Regolamento sulle Concessioni, il quale cita testualmente:

Art. 46 - Subingresso nella concessione
1. Quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente.
2. In caso di vendita o di esecuzione forzata, l'acquirente o l'agjudicatario di opere o impianti costruiti dal concessionario su beni demaniali non può subentrare nella concessione senza l'autorizzazione dell'autorità concedente.

Appare ovvio, senza scomodare giuristi e portualisti di grido che già in passato si sono espressi, che a tale articolo debba essere attribuita un'interpretazione estensiva che faccia funzionare la norma "per trasparenza"; ovvero dando significato al fatto che il passaggio della proprietà delle quote/azioni del concessionario sia paragonabile, nella sostanza, ad un mutamento rilevante ai fini del godimento e/o nella concreta vendita di opere o impianti costruiti su beni demaniali.

Ovviamente una decisione, nel pieno dei poteri dell'Autorità (non vedo cosa c'entri l'autorità Garante della Concorrenza come richiamato da qualche commentatore), richiede coraggio, autonomia e visione chiara; tre elementi difficilmente riscontrabili nell'attuale contesto; soprattutto a causa della succitata precarietà ed sudditanza politica di coloro che sono deputati a guidare le AdSP e che sono vittime di criteri di nomina e di un assetto giuridico non consoni ad una visione moderna della portualità; anzi che, non a caso, spesso, fermo restando quanto previsto dalle normative sul pantouflage, trovano poi collocazione nell'ambito dei quadri manageriali degli stessi concessionari.

Si auspica, ma le speranze sono remote, visto che rappresento un'opinione di larga minoranza, che tale visione possa essere adottata da coloro che sono deputati a fornire un quadro legislativo coerente. Augurandoci, ripeto, di non aggiungere ulteriori ed inutili Autorità e complessità conseguenti.

Fabrizio Vettosi

Aperte le iscrizioni

territori costieri; cultura del patri-

monio sottomarino e costiero.

La consegna degli abstracts deve avvenire entro il prossimo 6 novembre.

d'Amico riacquista

odierna di aver riacquisito, nel periodo compreso tra il 17 luglio e il 21 luglio 2023, numero 127.000 azioni proprie (corrispondenti allo 0,102% del capitale sociale) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo medio ponderato di Euro 3,4439 per azione per un corrispettivo complessivo di Euro 437.377,75.

Alla data del 21 luglio 2023, DIS detiene numero 2.390.855 azioni proprie, corrispondenti all'1,93% del capitale sociale.

Gli acquisti sono stati eseguiti per il tramite dell'intermediario autorizzato Equita Sim S.p.A., in conformità con quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 14 giugno 2023 e nel rispetto dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti della Società tenutasi in data 13 giugno 2023 (per maggiori informazioni in merito al programma di riacquisto si rinvia al comunicato stampa emesso dalla Società in data 14 giugno 2023).

Viareggio rilancia

e la Regione. Sulla nomina del segretario generale dell'Autorità Portuale dei porti toscani il presidente Giani ha presentato una terna di nomi seccamente respinta. Viene invece rilanciata la candidatura dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia, già direttore marittimo, oggi in pensione, giudicato più esperto delle problematiche sulle quali l'Autorità Portuale toscana - che si occupa dei porti minori - deve operare. Un braccio di ferro che rischia uno scontro anche politico con il sindaco di Viareggio che guida la "rivolta" contro la terna del presidente della Regione.

Caldo torrido, camionisti

derazione degli autotrasportatori Italiani aderente a Confratrasporto-Concommercio, lancia l'allarme e chiede che vengano rispettate le norme sui tempi di carico e scarico delle merci.

"Quando l'autista è coinvolto nelle fasi di carico e scarico - ricorda Uggè - è spesso soggetto a tempi d'attesa prolungati, che possono provocare forti disagi, considerato che il più delle volte quest'attività è svolta sotto il sole cocente, comunque a temperature elevate. Eppure esistono regole ben precise, che prevedono sanzioni in caso di un prolungamento dei tempi di attesa o delle operazioni alle quali concorre anche l'autista".

Per Uggè la violazione di queste norme può incidere anche sulla sicurezza stradale: "Se un autista si mette in marcia dopo aver compiuto manovre faticose sotto il sole cocente per un tempo prolungato rispetto al previsto, si possono immaginare condizioni di lavoro non ottimali. Le norme sono semplici e di buon senso: facciamole rispettare".

Anche la fluidità del viaggio è, per Uggè, un elemento da considerare sul piano del benessere degli autisti e della sicurezza: "Per troppo tempo le opere infrastrutturali sono rimaste bloccate per la politica dei 'no'. Un Paese connesso non è solo economicamente più competitivo, ma incide anche sulla qualità della vita di chi lavora 'on the road'", conclude il presidente di Fai-Confratrasporto.

E intanto parte la gara

ripristinare la funzionalità di alcuni accosti all'interno dello scalo causa un generalizzato interramento dovuto, presumibilmente, all'apporto di materiali provenienti dal canale dei Navicelli, dal torrente Ugione, dal torrente Botticina e dall'imboccatura Nord.

Tra gli interventi previsti l'escavo di approfondimento del molo 75, destinato alle crociere: lungo

300 metri ma nell'ultimo tratto, di circa 60 metri lineari, non è di fatto utilizzabile perché i suoi fondali si alzano a soli 5,4 metri.

Con MSC in crociera

dalla stazione ferroviaria della città di provenienza. Una ennesima conferma che i grandi gruppi mondiali tendono a gestire l'intera catena logistica non solo per semplificarla e razionalizzarla, ma anche per fidelizzare i fruitori.

Questo non significa che le crociere di MSC si concentreranno in Mediterraneo. Anzi, in una intervista a Maurizio De Cesare di "PORTO&Interporto", Vago ha fatto un quadro significativo della proiezione delle offerte della compagnia a livello globale. MSC "l'Asia sta ripartendo - ha detto - abbiamo già posizionato una nave in Giappone e presto, con l'apertura dei suoi confini, arriverà anche il momento della Cina. Per il resto siamo già attivi oltre che ovviamente in Europa, in Africa, Medio Oriente e Americhe. Un elemento di grande interesse potrebbe essere l'apertura del mercato indiano. Parliamo di un vero e proprio continente in grande crescita che può alimentare ulteriormente il settore".

In quanto al servizio completo chiavi in mano "Le persone che vanno in vacanza - ha detto Vago - vogliono rapportarsi con un marchio che garantisca la massima sicurezza, in grado di venirti a prendere e riportarti a casa, risolvendo qualsiasi problema possa emergere durante il transfert. È esattamente il tipo di garanzia che offriamo, potendo contare su asset e servizi di connettività estremamente articolati. La vacanza non comincia più dal terminal ma dalla porta di casa. Su questo continueremo a sforzarci quotidianamente". Ovvio aggiungere che in tempi come questi di ormai quotidiane incertezze sulla puntualità e costo di trasferimenti ferroviari, automobilistici e anche aerei (MSC dopo il fallito tentativo con ITA Airways ha ormai consolidati rapporti con Lufthansa) la garanzia offerta è tra gli assets vincenti.



logistics@sisam.it



39-0586243810



SISAM WE DELIVER

www.sisamgroup.com



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA international forwarders

William Shepherd port agents since 1875



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

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

