



# LA GAZZETTA MARITTIMA

Anno LIV n. 94

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 4 DICEMBRE 2021

## PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'amministrazione del giornale:

57123 Livorno - Via Fiume, 23

Tel. 0586 893358

Fax 0586 892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Abbonamento annuo Italia € 105, estero via aerea € 170.

### L'INTERVISTA AL PRESIDENTE DI ASSAGENTI GENOVA

## Pessina: finalmente, l'ultimo miglio

I finanziamenti del PNRR consentono di risolvere a breve sia il nodo ferroviario che il terzo valico - E la nuova diga apre il porto di Genova alle grandi navi - Come l'AdSP rema insieme al cluster



Paolo Pessina

GENOVA - Potremmo riciclare il vecchio detto: gli dei sono morti, Marx è morto e nemmeno noi stiamo troppo bene. Così è il quadro della logistica mondiale, che pure sta facendo acrobazie per difendersi dalla pandemia: e specialmente di certa logistica italiana, specie quella dell'ultimo miglio per i nostri porti, storicamente assediati dalle città e isolati dalle grandi direttrici trasportistiche. Però stanno arrivando anche le eccezioni in meglio. Ne parliamo con Paolo Pessina, presidente di Assagenti Genova, personalità di A.F.

(segue a pagina 8)

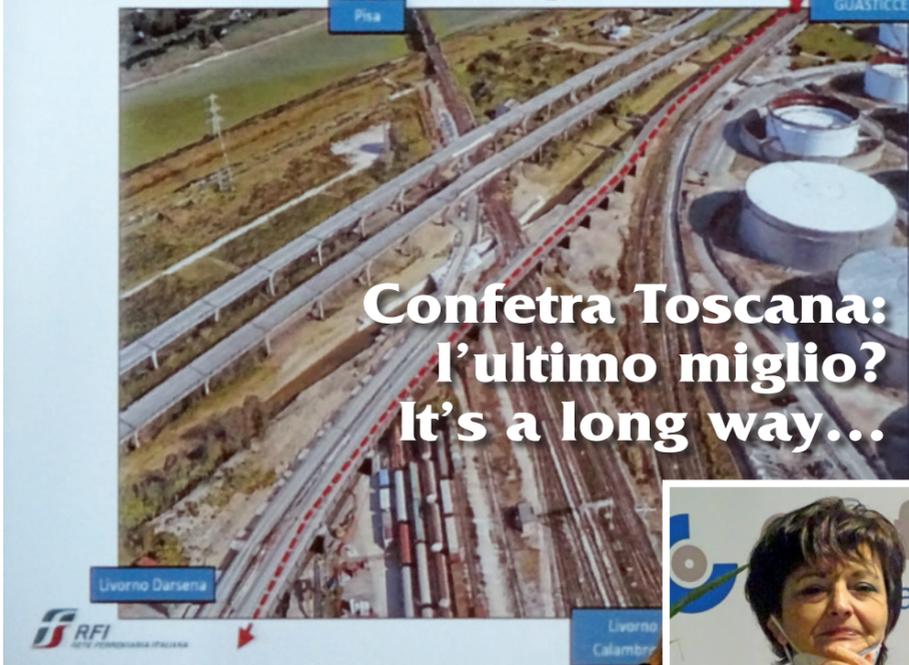
### Treni rumorosi? Ecco il diktat sui nuovi "ceppi"

ROMA - Qual è la direttiva UE che sta allarmando gli operatori, e alla quale si riferisce il presidente di Assagenti qui a fianco? Riguarda il rumore dei treni e chiede di sostituire i ceppi dei freni dei vagoni merci, oggi in genere di ghisa, in materiale composito meno rumoroso. Ecco una sintesi della direttiva, che sta creando ritardi e inceppamenti della catena logistica sul ferro.

La direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (direttiva sulla gestione del rumore ambientale) stabilisce una base per lo sviluppo e il completamento dell'attuale serie di misure comunitarie relative al rumore ambientale prodotto, tra l'altro, dai veicoli ferroviari.

(segue a pagina 8)

### Scavalco della Linea Tirrenica: rendering vista dall'alto



## Confetra Toscana: l'ultimo miglio? It's a long way...

GUASTICCE - Gremita la sala Colombo dell'interporto Vespucci di Guasticce per l'atteso convegno di Antonio Fulvi

(segue a pagina 8)



Gloria Dari

### INTERVISTA AL PRESIDENTE DELLA COMPAGNIA DI LIVORNO ENZO RAUGEI

## Portuali, "first" lavorare

I problemi creati dal Covid e l'organico con i nuovi assunti - La rotazione degli accosti all'Alto Fondale - Gli scioperi e le tensioni

### La "talpa" sta talpando al meglio

LIVORNO - Tocchiamo ferro, o se preferite il cornetto rosso portafortuna: perché la "talpa" meccanica che sta scavando il microtunnel sotto la strettoia dei Marzocco, a dieci giorni dall'inizio del suo lavoro "talpa" a tutta forza, ed è arrivata a lavorare proprio sotto il canale, dopo aver scavato un'ottantina di metri di terrapieno sulla sponda della torre. Alle velocità di circa 10/12 metri al giorno, se non ci saranno inconvenienti

A.F. (segue a pagina 8)



Enzo Raugèi

LIVORNO - Erano i tempi, quelli dell'orgoglio dei lavoratori portuali, in cui a chi li considerava solo fasci di muscoli rispondevano che "il peggio portuale suona il violino coi piedi". Come a dire: solo muscoli, col cazzo!

(Per parlare come in banchina). Enzo Raugèi, presidente della Compagnia portuali Livorno, è stato recentemente riconfermato in un'as-

A.F. (segue a pagina 8)

### CON LA NOMINA A SEGRETARIO GENERALE PER L'EUROPA

## Antonella Straulino in CLECAT

È la prima donna a ricoprire tale carica

### Accademia Navale: oggi giurano gli allievi

LIVORNO - Oggi, sabato 4 dicembre, i 135 allievi ufficiali della 1ª classe dei corsi normali dell'Accademia Navale e 7 allievi ufficiali piloti di complemento giureranno fedeltà alla repubblica alla presenza dei vertici del Dicastero, del capo di Stato Maggiore della Marina Militare e delle autorità civili e religiose.

L'Accademia Navale come (segue a pagina 8)



Antonella Straulino

MILANO - Antonella Straulino, responsabile delle relazioni internazionali di Fedespedi, è stata nominata segretario generale (secretary general) del CLECAT - European (segue a pagina 8)

LONDRA - A seguito della conclusione del Comitato per la protezione dell'ambiente marittimo (MEPC) 77 dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), l'International Chamber of Shipping (ICS) ha rilasciato una dura dichiarazione, a sua volta distribuita dal Confitarma.

Come riferisce Confitarma, il segretario generale dell'ICS, Guy Platten, ha dichiarato: "Siamo delusi dal fatto che le parole e gli impegni presi dai governi alla COP26 non siano stati ancora tradotti in azioni. Gli incontri hanno perso l'opportunità di portare avanti una serie di misure di riduzione dei gas serra che accelereranno lo sviluppo di navi a emissioni zero che sono urgentemente necessarie su larga scala per decarbonizzare il nostro settore. È quasi come se la COP26 non fosse mai avvenuta".

"I governi non possono continuare a prendere a calci la lattina lungo la strada; ogni ritardo ci allontana ulteriormente dal raggiungimento di obiettivi climatici urgenti. Con-

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 4)



Responsabile operativo  
MASSIMILIANO ROSSI  
335 6013854

Ufficio traffico  
0586 404134  
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo  
0586 691551  
amm.memlogistica@gmail.com

Via Firenze 115/121  
57121 LIVORNO

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



Trasporto container  
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili  
Trasporto merci con centinati e motrici  
Traino con mezzi ribassati  
Trasporto container in adr e temperatura controllata  
Trasporti eccezionali  
Logistica/containerizzazione merce  
Pesature contenitori

Sede di Livorno

Via delle Cateratte, 25  
tel. 0586 880706/880269  
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia

Via Bolano 20  
19037 Santo Stefano di Magra (SP)  
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com  
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com  
e-mail: contatti@coratrasporti.com

Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons  
Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons  
Gamma completa macchine e sistemi di magazzino  
Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica, gestione flotte

Per ulteriori informazioni:

TRICOM srl  
Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177  
Grosseto | Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446836  
info@tricom srl | www.tricom srl



Linde Material Handling

Linde

tricom s.r.l.

# 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	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA EAST COAST</b> - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY.</p> <p>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p><b>USA EAST COAST</b> - NORFOLK via Sines / da NAPOLI - LIVORNO e GENOVA Vedi Servizio 6 [CANADA]</p>												
	<b>C HAMBURG</b>	ME150W	22-12		16-12	19-12	24-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC MARIA ELENA</b>	ME152W	29-12		23-12	26-12	31-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>SAN VICENTE</b>	201W	5-1		30-12	2-1	7-1	5	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA EAST COAST</b> - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).</p>												
	<b>PUSAN C</b>	MA142R			14-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>LE HAVRE</b>	MA144R			21-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>APL PHOENIX</b>	ONNBCW			28-12			5	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA/INDUS</b> - 2 fm Gioia Tauro DIRECT service to Norfolk</p>												
	<b>MSC NAOMI</b>	IX147A	Vedi		9-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC PAMELA</b>	IX148A	Serv.		16-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC LUCY</b>	IX149A	7		23-12	7	7	5	19	19	19	19
	<b>MSC VALENCIA</b>	IX150A			30-12							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it</p> <p><b>USA GOLFO</b> - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - <b>ISOLE CARAIBICHE</b> - (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"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>MESSICO</b> - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P. Everglades). <b>CANADA</b>: da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>												
	<b>MAERSK KINGSTON</b>	151W	27-12	22-12	24-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC ALTAMIRA</b>	MF152W	3-1	29-12	31-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>T.B.N.</b>		10-1	5-1	7-1			5	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>USA WEST COAST</b> - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle (e prosecuzioni interne); SERVIZIO DIRETTO - servizio via Caucedo to San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown // servizio via Caucedo + Kingston to Philipsburg, Roseau, Castries, St. George - <b>ISOLE CARAIBICHE</b> - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain. Repubblica Dominicana: Rio Haina. Cuba: Mariel (Servizio via Cristobal/ Port of Spain) Guyana: Georgetown. Suriname: Paramaribo. Barbados: Bridgetown. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p> <p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>CANADA WEST COAST</b> - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne). - <b>MESSICO WEST COAST</b>: Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</p>												
	<b>MSC MAXINE</b>	MC140A	22-12	17-12			20-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC CARLOTTA</b>	MC151A	29-12	24-12			27-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC SHUBA B</b>	MC152A	5-1	31-12			3-1	19	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>NORD EUROPA</b> - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne).</p>												
	<b>MSC LAURA</b>	NL148R	18-12		16-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC MAUREEN</b>	NL149R	25-12		24-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC YOKOHAMA</b>	NL150R	2-1		1-1			19	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it</p> <p><b>CANADA</b> - Montreal - SERVIZIO DIRETTO (e prosecuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!)</p>												
	<b>MSC TAMARA</b>	CX150A	18-12	19-12	20-12							
	<b>MSC ANNICK</b>	CX151A	25-12	26-12	27-12							
	<b>MSC MANYA</b>	CX152A	1-1	2-1	3-1							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>MAR ROSSO</b> - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). <b>EAST AFRICA</b> - Mom-basa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. <b>INDIA</b> - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. <b>PAKISTAN</b> - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). <b>BANGLADESH</b> - Chittagong. <b>SRI LANKA</b> - Colombo. <b>MALDIVE</b> - Malè.</p>												
	<b>T.B.N.</b>	FJ148E	Vedi	5-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	XA148R	11-12	8bis			5	19	19	19	19	19
	<b>T.B.N.</b>	FJ149E		12-12								
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY148R			10-12							
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>MAR ROSSO</b> - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). <b>EAST AFRICA</b> - Mom-basa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. <b>INDIA</b> - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. <b>PAKISTAN</b> - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). <b>BANGLADESH</b> - Chittagong. <b>SRI LANKA</b> - Colombo. <b>MALDIVE</b> - Malè.</p>												
	<b>MSC JEMIMA</b>	AC150A	11-12	FROM GENOVA BETTOLO NO HAZARDOUS CARGO/ NO INTERMODAL CARGO			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC NURIA</b>	MW148A	6-12				5	19	19	19	19	19
	<b>MSC ALYSSA</b>	MW149A	13-12									
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>BRASILE</b> - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. <b>URUGUAY</b> - Montevideo. <b>PARAGUAY</b> - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. <b>ARGENTINA</b> - Buenos Aires (e prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.</p>												
	<b>MASC DOMITILLE</b>	MM152A	28-12		26-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC JUDITH</b>	ME147W			5-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>T.B.N.</b>	ME148W			12-12			19	19	19	19	19
<p>E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it</p> <p><b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. <b>POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.</b></p>												
	<b>MSC MAXINE</b>	MC150A	19-12	21-12	17-12			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC CARLOTTA</b>	MC151A	26-12	28-12	24-12			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC SHUBA B</b>	MC152A	2-1	4-1	31-12			19	19	19	19	19

# 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																																										
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	11	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>SP</th> <th>AN</th> <th>CIV.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC ALYSSA</td> <td>MW149A</td> <td>12-12</td> <td>9-12</td> <td>14-12</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC ROSARIA</td> <td>MW150A</td> <td>19-12</td> <td>16-12</td> <td>21-12</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC ANIELLO</td> <td>MW151A</td> <td>26-12</td> <td>23-12</td> <td>28-12</td> <td>5</td> <td>9</td> <td>19</td> <td>11</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS	MSC ALYSSA	MW149A	12-12	9-12	14-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC ROSARIA	MW150A	19-12	16-12	21-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC ANIELLO	MW151A	26-12	23-12	28-12	5	9	19	11	19
	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS																																
	MSC ALYSSA	MW149A	12-12	9-12	14-12	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																
	MSC ROSARIA	MW150A	19-12	16-12	21-12	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																
MSC ANIELLO	MW151A	26-12	23-12	28-12	5	9	19	11	19																																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	12	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CIVIT.</th> <th>SP</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC MAXINE</td> <td>MC150A</td> <td>19-12</td> <td>21-12</td> <td>17-12</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC CARLOTTA</td> <td>MC151A</td> <td>26-12</td> <td>28-12</td> <td>24-12</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC SHUBA B</td> <td>MC152A</td> <td>2-1</td> <td>4-1</td> <td>31-12</td> <td></td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	MSC MAXINE	MC150A	19-12	21-12	17-12		Vedi	Vedi	Vedi	MSC CARLOTTA	MC151A	26-12	28-12	24-12		Serv.	Serv.	Serv.	MSC SHUBA B	MC152A	2-1	4-1	31-12		19	19	19				
	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS																																	
	MSC MAXINE	MC150A	19-12	21-12	17-12		Vedi	Vedi	Vedi																																	
	MSC CARLOTTA	MC151A	26-12	28-12	24-12		Serv.	Serv.	Serv.																																	
MSC SHUBA B	MC152A	2-1	4-1	31-12		19	19	19																																		
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BLANK SAILING</td> <td>MA48A</td> <td>16-12</td> <td>17-12</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>APL SAVANNAH</td> <td>QNNB6W</td> <td>30-12</td> <td>1-1</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv. 4</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>LE HAVRE</td> <td>MA150A</td> <td>6-1</td> <td>8-1</td> <td></td> <td>19</td> <td>(Via SP)</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	BLANK SAILING	MA48A	16-12	17-12		Vedi	Vedi	Vedi	APL SAVANNAH	QNNB6W	30-12	1-1		Serv.	Serv. 4	Serv.	LE HAVRE	MA150A	6-1	8-1		19	(Via SP)	19								
	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																		
	BLANK SAILING	MA48A	16-12	17-12		Vedi	Vedi	Vedi																																		
	APL SAVANNAH	QNNB6W	30-12	1-1		Serv.	Serv. 4	Serv.																																		
LE HAVRE	MA150A	6-1	8-1		19	(Via SP)	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC CLAUDIA</td> <td>YY149R</td> <td></td> <td>15-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC CLAUDIA</td> <td>YY150R</td> <td></td> <td>22-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC CLAUDIA</td> <td>YY151R</td> <td></td> <td>29-12</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	MSC CLAUDIA	YY149R		15-12						MSC CLAUDIA	YY150R		22-12						MSC CLAUDIA	YY151R		29-12									
	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																	
	MSC CLAUDIA	YY149R		15-12																																						
	MSC CLAUDIA	YY150R		22-12																																						
MSC CLAUDIA	YY151R		29-12																																							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
<b>GOLFO PERSICO</b> - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcellona+Salalah = Hamad. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - <b>JAPAN</b> - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	14	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC SAMAR</td> <td>FJ146E</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>11-12</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC MINA</td> <td>FJ147E</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>18-12</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>T.B.N.</td> <td>FJ148E</td> <td></td> <td>16</td> <td>25-12</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC SAMAR	FJ146E		Vedi	11-12	Vedi	Vedi	Vedi	MSC MINA	FJ147E		Serv.	18-12	Serv.	Serv.	Serv.	T.B.N.	FJ148E		16	25-12	15	19	19								
	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC SAMAR	FJ146E		Vedi	11-12	Vedi	Vedi	Vedi																																		
	MSC MINA	FJ147E		Serv.	18-12	Serv.	Serv.	Serv.																																		
T.B.N.	FJ148E		16	25-12	15	19	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it																																										
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trnll), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omaezaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	14 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC CHARLOTTE</td> <td>XA148R</td> <td>11-12</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC CHARLOTTE</td> <td>XA149R</td> <td>18-12</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv. 8</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC CHARLOTTE</td> <td>XA150R</td> <td>25-12</td> <td>16</td> <td></td> <td>Voy MM</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC CHARLOTTE	XA148R	11-12	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	MSC CHARLOTTE	XA149R	18-12	Serv.		Serv. 8	Serv.	Serv.	MSC CHARLOTTE	XA150R	25-12	16		Voy MM	19	19								
	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC CHARLOTTE	XA148R	11-12	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi																																		
	MSC CHARLOTTE	XA149R	18-12	Serv.		Serv. 8	Serv.	Serv.																																		
MSC CHARLOTTE	XA150R	25-12	16		Voy MM	19	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JSP BORA</td> <td>YA150A</td> <td>16-12</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC SIGMA F</td> <td>YA151A</td> <td>23-12</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>JSP BORA</td> <td>YA152A</td> <td>30-12</td> <td></td> <td>2</td> <td></td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	JSP BORA	YA150A	16-12		Vedi		Vedi	MSC SIGMA F	YA151A	23-12		Serv.		Serv.	JSP BORA	YA152A	30-12		2		5												
	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																			
	JSP BORA	YA150A	16-12		Vedi		Vedi																																			
	MSC SIGMA F	YA151A	23-12		Serv.		Serv.																																			
JSP BORA	YA152A	30-12		2		5																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.	16	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC RIONA</td> <td>YM150A</td> <td>18-12</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC JENNY</td> <td>YM151A</td> <td>25-12</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC RIONA</td> <td>YM152A</td> <td>1-1</td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC RIONA	YM150A	18-12		Vedi		Vedi	MSC JENNY	YM151A	25-12		Serv.		Serv.	MSC RIONA	YM152A	1-1		1		5												
	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																			
	MSC RIONA	YM150A	18-12		Vedi		Vedi																																			
	MSC JENNY	YM151A	25-12		Serv.		Serv.																																			
MSC RIONA	YM152A	1-1		1		5																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..	17	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>12</td> <td>7 e 8</td> <td></td> <td>13bis</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			Vedi	Vedi		Vedi						Serv.	Serv.		Serv.						12	7 e 8		13bis							
	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS																																	
			Vedi	Vedi		Vedi																																				
			Serv.	Serv.		Serv.																																				
		12	7 e 8		13bis																																					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	18	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC ALYSSA</td> <td>MW149A</td> <td>12-12</td> <td>9-12</td> <td>14-12</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC ROSARIA</td> <td>MW150A</td> <td>19-12</td> <td>16-12</td> <td>21-12</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC ANIELLO</td> <td>MW151A</td> <td>26-12</td> <td>23-12</td> <td>28-12</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS	MSC ALYSSA	MW149A	12-12	9-12	14-12	Vedi			MSC ROSARIA	MW150A	19-12	16-12	21-12	Serv.			MSC ANIELLO	MW151A	26-12	23-12	28-12	4										
	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC ALYSSA	MW149A	12-12	9-12	14-12	Vedi																																				
	MSC ROSARIA	MW150A	19-12	16-12	21-12	Serv.																																				
MSC ANIELLO	MW151A	26-12	23-12	28-12	4																																					

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

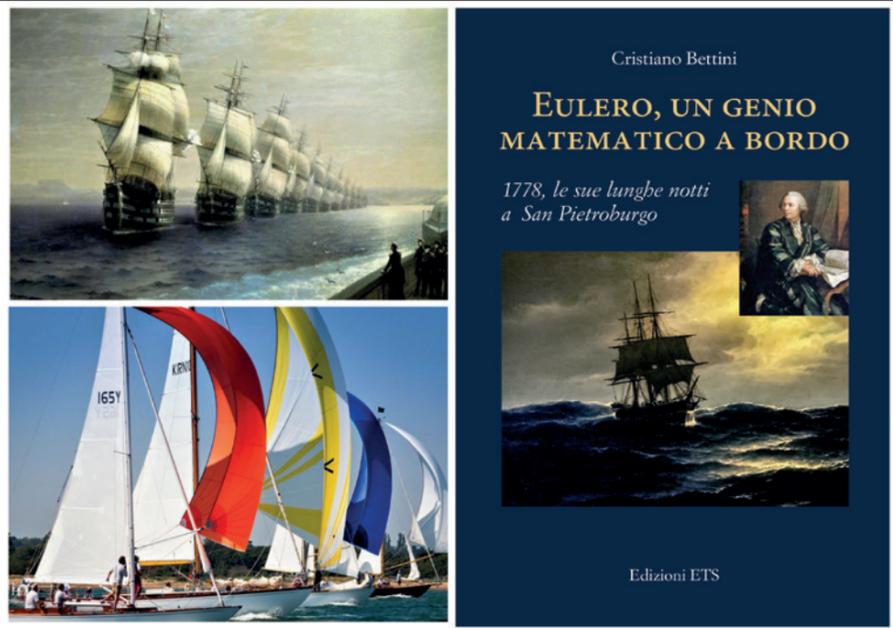
18	NAVE		VOY DA							CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT		
	MSC MARYLENA	AE148A	7-12	6-12		4-12				HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ASLI	AE149A	14-12	13-12		11-12				
	MSC MARYLENA	AE150A	21-12	20-12		18-12				
	MSC SENA	AC149A	10-12				12-12			EVYAP, ISTANBUL, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEMLIK, ALIAGA, PIRAEUS (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC JEMIMA	AC150A	10-12				19-12			
	T.B.N.	AC151A	17-12				26-12			
	MSC NIKOLETA	AA149A	8-12	7-12		6-12				PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	CONSHIP TOP	AA150A	15-12	14-12		13-12				
	T.B.N.	AA151A	22-12	21-12		20-12				
	MSC ADRIANA III	AB148A	5-12			7-12	11-12			PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL, PORT SAID WEST, ALEXANDRIA (AICT), (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC RHIANNON	AB149A	12-12	11-12		14-12	18-12			
	MSC PAMIRA III	AB150A	19-12	18-12		21-12	25-12			
	T.B.N.	AM149A				11-12				DURRES (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MAERSK HAMBURG	148E				10-12				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HAVANA	149E				18-12				
	MAERSK HALIFAX	150E				27-12				
	MSC ALIX 3	AI148A	8-12	7-12	13-12	8-12				GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ALIX 3	AI149A	15-12	14-12	20-12	15-12	10-12			
	LUEBECK	AY148A	9-12			7-12	6-12			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	LUEBECK	AY148A	16-12			14-12	11-12	13-12		
	MSC GIOVANNA	AS149A	8-12	10-12		30-11				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC TIA	AS150A	15-12	17-12		7-12				
	MSC GIOVANNA	AS151A	22-12	24-12		14-12				
	T.B.N.	AH149A				10-12				BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)

## LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

Cristiano Bettini

**“Eulero, un genio matematico a bordo”**  
1778, le sue lunghe notti a San Pietroburgo  
Editori ETS



È quasi una stenna di Natale il nuovo libro di Cristiano Bettini, dedicato sempre ai temi navali sui quali eccelle.

Cristiano Bettini, ammiraglio di squadra (r), appassionato velico, nel corso della lunga esperienza professionale a bordo di navi militari, sia in ruoli di staff che di comando, ha preso parte a tutte le principali missioni multinazionali e NATO dal 1982, operando poi sia presso lo Stato Maggiore della Marina e quello della Difesa, sia presso il comando di Vertice Interforze.

Dal 2002 al 2005 è stato addetto per la Difesa e la Marina in Gran Bretagna, con accreditamento per l'Irlanda. Ha altresì maturato numerosi anni di esperienza diretta nel settore della formazione e dell'impiego del personale, prima quale docente e, successivamente, nel grado di ammiraglio, negli incarichi di comandante dell'Accademia Navale, ispettore delle Scuole e direttore del Person, Sottocapo di Stato maggiore della Difesa.

All'impegno professionale ha affiancato numerose esperienze su velieri e yacht d'altura, in tutto il Mediterraneo, Atlantico e Mar Nero, estese al campo della progettazione nel passato. Come comandante del yawl Corsaro II ha effettuato due transatlantiche a vela.

Ha pubblicato per Laurus-Robuffo edizioni: Processi decisionali in ambiente complesso (2001), La formazione etica (2002) e Oltre il fiume Oceano (2016). Per Edizioni ETS: Come progettavano i velieri (3 voll., 2019). Ha conseguito la laurea magistrale in Scienze navali e marittime, e la laurea magistrale in Scienze politiche.

\*

Questa lunga presentazione ci è sembrata necessaria in particolare per ricordare ai giovani la statura del personaggio-scrittore. Il suo trattato su Eulero, del quale forse qualcuno di noi ricorda le formule studiate a scuola, è scritto da maestro: e ci avvicina a un personaggio che difficilmente ci era sembrato interessante. Invece lo è, specie per gli appassionati di arte navale.

Pochi sanno che gran parte delle sue ispirazioni iniziali vennero dalle inaspettate quanto illuminanti esperienze navali, spinto dal monarca prussiano Federico II prima e dalla zarina Caterina II poi, per migliorare le loro flotte.

“Di questi suoi studi - sottolinea nella prefazione del suo lavoro Cristiano Bettini - ci parla in prima persona il grande matematico su alcune delle sue intuizioni e contributi alla scienza ed alla tecnologia, ancora del tutto attuali; ed in particolare della progettazione navale e nautica del secolo dei Lumi, avviati e consolidati dalle esperienze vissute sui vascelli settecenteschi.

DESTINATI AGLI IMPIANTI DI PRODUZIONE E ALLE AREE DI STOCCAGGIO

## Carrelli elettrici Jungheinrich con efficienza pari al risparmio



MILANO – Per un trasporto e una movimentazione efficaci, negli impianti di produzione come nelle aree di stoccaggio, è

fondamentale che persone e mezzi interagiscano in maniera sinergica. Ecco quindi che, laddove la sola forza umana non fosse suffi-

ciente, entrano in gioco i carrelli elevatori elettrici Jungheinrich: che possono raggiungere altezze fino a 7,5 m e sollevare carichi fino a 5.000 kg, movimentandoli in sicurezza anche sulle lunghe distanze.

I carrelli controbilanciati elettrici della primaria azienda sono concepiti per offrire la massima potenza con il minimo consumo di energia. Si tratta di carrelli elevatori a contrappeso EFG, maneggevoli e versatili, dalle prestazioni elevate grazie ai più recenti motori trifase e al consolidato concetto PureEnergy. Questa tecnologia coordina tutti i componenti del carrello, garantendo produttività ed efficienza ottimali. L'efficienza si sposa con il risparmio.

IN UN INCONTRO DEL PRESIDENTE DELL'ADSP E IL COMMISSARIO DELLA CITTÀ

## Barletta, valorizzare il porto

BARI – Nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM) il presidente Ugo Patroni Griffi, ha ricevuto il nuovo commissario straordinario del Comune di Barletta, Francesco Alecci.

All'incontro hanno preso parte anche Sebastiano Longano, componente Comitato di Gestione dell'Ente portuale designato dal Comune di Barletta; Domenico Carlucci, segretario generale del Comune; Tito Vespasiani, segretario generale, e Piero Bianco, direttore di Esercizio porto di Barletta, dell'Autorità di Sistema Portuale.

Nel corso del cordiale e proficuo incontro si è parlato dei numerosi piani di sviluppo del porto, predisposti dall'AdSP MAM. In particolare, il progetto relativo al prolungamento dei moli, ammesso a finanziamento dello Stato per un importo di 25 milioni di euro.

Il presidente Patroni Griffi ha sottolineato che l'Ente sta lavorando alacremente perché l'opera, il cui progetto definitivo è quasi completo, venga appaltata entro il 2022.

Si è poi discusso di un altro intervento strategico per lo scalo: il dragaggio dei sedimenti, all'imboccatura del porto. Il bando di gara, ha detto Patroni Griffi, sarà pubblicato nelle prossime settimane.

Altro argomento in discussione, la valorizzazione Molo di Levante. Un progetto ambizioso che mira alla fruizione della infrastruttura portuale, anche da parte della cittadinanza, come da Accordo di Programma sottoscritto tra AdSP MAM e Amministrazione comunale.

L'obiettivo è quello di implementare l'interconnessione porto-città, puntando sulla caratteristica bellezza del trabucco. Comune ed Ente portuale, sulla base di un Protocollo



Nella foto (da sx): Incontro tra Ugo Patroni Griffi e Francesco Alecci.

due amministrazioni che consentirebbe all'AdSP di procedere all'ammodernamento e all'ampliamento del Varco Dogana, con il totale rifacimento delle postazioni di controllo della Guardia di Finanza e della Security, e al Comune di Barletta di intervenire su alcuni tratti compresi nel demanio marittimo ma aventi una fruizione per lo più cittadina.

Per ultimo, è stato affrontato anche l'auspicato trasferimento dei depositi IP dalla banchina 1-3 alla testata del molo di Tramontana, spostamento che consentirebbe una riqualificazione del tale ambito, con intuibili positivi effetti sull'appetibilità del porto di Barletta per il traffico crocieristico luxury.

In conclusione si è convenuto di programmare, anche con cadenza regolare, ulteriori incontri nell'interesse condiviso di uno sviluppo dei traffici portuali nel pieno rispetto della ecosostenibilità.

d'intesa; hanno effettuato interventi di manutenzione e messa in sicurezza della diga foranea, proprio per consentire un utilizzo pubblico dell'antico "guardiano" del litorale. Patroni Griffi e Alecci si sono inoltre soffermati sulla necessità di perfezionare l'accordo tra le

sull'appetibilità del porto di Barletta per il traffico crocieristico luxury.

### ALL'INTERNO

LIBRI RICEVUTI – “Eulero, un genio matematico a bordo” di Cristiano Bettini.	a pag. 4
Carrelli elettrici Jungheinrich con efficienza pari al risparmio.	a pag. 4
Barletta, valorizzare il porto.	a pag. 4
Il punto ad Oil&nonOil sulla transizione ecologica.	a pag. 5
Mobilità sostenibile come sport.	a pag. 5
Oltre 202 mila i relitti di cui 1.300 nei fondali italiani.	a pag. 5
Premio Artigiano OMA 2021 a Firenze.	a pag. 6
Ignazio Messina official carrier.	a pag. 6
L'assessore Bonciani al 35° incontro di RETE.	a pag. 6
“Pisa in Progress” sul porto turistico.	a pag. 7
Charter nautico al Propeller.	a pag. 7
Posti a rischio per le barchette?	a pag. 7
I grandi meeting per salvare (?) l'ambiente.	a pag. 9
Bambini ed alberi, un rapporto che soffre...	a pag. 9
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA – DDL Concorrenza e articolo 18 (84/94) “riforma” o “arte del (non) fare”? a pag. 10	

**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

**FANFANI**  
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

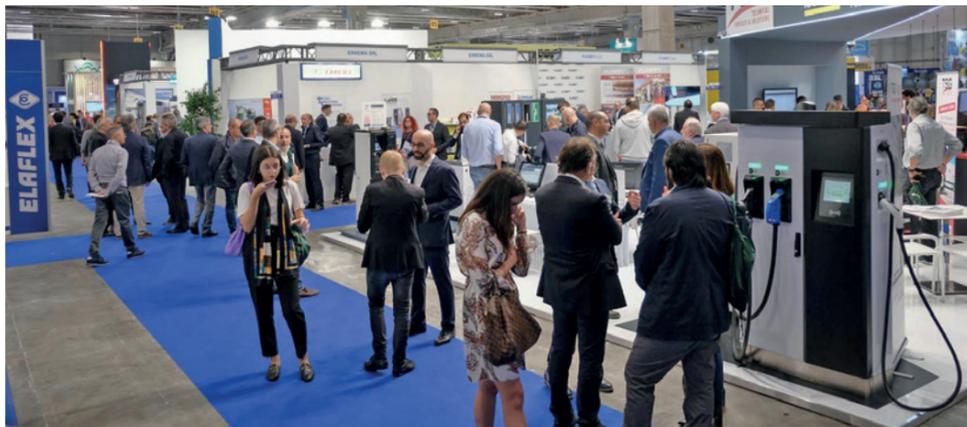
LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.  
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



CON LA PARTECIPAZIONE DELLE PRINCIPALI FILIERE A VERONA

## Il punto ad Oil&nonOil sulla transizione ecologica

Le previsioni per gli obiettivi "carbon free" e le preoccupazioni del cluster - L'opzione idrogeno e le industrie



VERONA – Ad Oil&nonOil aziende, operatori di settore e politica hanno fatto il punto sulle sfide della transizione ecologica; sulle sfide e le opportunità rappresentate dalla transizione energetica per la filiera dei carburanti; e di tutti i

comparti associati, dalla produzione alla distribuzione fino ai servizi.

La 16ma edizione del salone Oil&nonOil - la tre giorni che dal 24 al 26 novembre a Veronafiere - ha riunito operatori del settore, aziende e associazioni in un momento di cambiamenti cruciali per il settore. Tra i temi al centro del dibattito il Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR) e il pacchetto Fit for 55.

Nel suo intervento al convegno inaugurale "PNRR: l'Italia tra energia e mobilità sostenibile" il viceministro dello Sviluppo economico Alessandra Todde ha affermato in videoconferenza che "il concetto di mobilità sostenibile assume un ruolo centrale in quanto, sia a livello nazionale che europeo, coinvolge ogni sfera della vita del cittadino per cui è necessario che venga considerata sia in termini economici ma anche sociali ed ambientali. Il settore automotive costituisce un pilastro dell'industria e dell'economia italiana, contribuendo al 6,2 per cento del Pil, all'11 per cento del fatturato dell'industria manifatturiera e contando oltre 5.000 aziende".

Le problematiche rappresentate da una transizione ecologica improntata sull'elettrificazione e su un calcolo delle emissioni "tank to wheel" e non sul "Life Cycle Assessment" sono state ampiamente delineate dal mondo associativo all'interno dei vari convegni e se-

minari dedicati. Tra le associazioni che hanno preso parte al salone: Alis; Assocostieri; Assogasmetano; Assopetroli-Assoenergia; Faib; Federchimica-Assogasliquidi; Federmetano; Unione Energie per la Mobilità.

Per gli operatori di settore vi è una forte preoccupazione per le conseguenze sulla filiera del pacchetto Fit for 55 che prevede la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55 per cento rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla "carbon neutrality" per il 2050, e che indirettamente prevede nei prossimi anni l'esclusione del motore endotermico (alimentato a benzina e gasolio), con il rischio di sconfiggere dieci anni di politiche per lo sviluppo di carburanti alternativi e la neutralità tecnologica.

Quello delle infrastrutture è stato un altro tema ampiamente dibattuto durante la tre giorni. Nel suo intervento al convegno "Il futuro della logistica nelle nuove sfide globali", Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha inquadrato la questione in un contesto di "caos", di cui la pandemia è solo uno degli elementi e in cui è difficile fare previsioni.

Il futuro sviluppo dell'idrogeno come vettore della transizione energetica è stato uno dei temi al centro del salone di quest'anno, con ben due convegni dedicati.

GRAZIE A UN'APP LANCIATA DALLA START-UP MUV

## Mobilità sostenibile come sport



MILANO – In Europa, oltre un quarto delle emissioni di CO<sub>2</sub> viene generato dal settore dei trasporti. Per arginare gli effetti del cambiamento climatico, come è noto è stato stabilito di azzerare le emissioni nette a livello globale entro il 2050 e puntare a limitare l'aumento delle temperature a 1,5°C. Investire nell'adattamento climatico rappresenta oggi per le aziende una soluzione per garantirsi una crescita futura. Inoltre, il quadro normativo italiano, prevede che le società con più di 100 dipendenti debbano rispettare le linee guida del mobility management.

Su queste basi, dopo 8 anni di ricerca e partnership con più di 20

organizzazioni internazionali in 21 città del mondo, a gennaio 2020, nasce MUV B Corp, una startup tecnologica a vocazione sociale con un obiettivo chiaro. «Vogliamo incoraggiare comportamenti responsabili e salutari, promuovendo competizioni sportive. Grazie alla nostra tecnologia, siamo in grado di misurare i progressi certificando la riduzione di CO<sub>2</sub> e, attraverso i dati raccolti, contribuire alla creazione di piani di mobilità per enti, aziende e istituzioni». Spiega Domenico Schillaci, ceo di MUV.

La tecnologia di MUV ruota intorno a un'app, disponibile per iOS e Android, che permette di organizzare e partecipare a competizioni

in grado di trasformare la mobilità sostenibile in un vero sport: ma soprattutto offre l'opportunità di agire su sfide globali quali la lotta al cambiamento climatico. La risposta del mercato a questa startup è stata sorprendente. Durante il lockdown del 2020, i founder di MUV hanno perfezionato la tecnologia e gli algoritmi, le struttura e la strategia di marketing per partire ad aprile 2021, con i primi tornei sperimentali. I clienti: Fondazione CRT, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile e EIT Urban Mobility.

«Grazie a un accordo con Dott, la startup di monopattini elettrici, abbiamo realizzato eventi che sono state delle vere e proprie sfide di mobilità sostenibile a Palermo e Monza, ma presto saremo anche in altre città italiane. Da settembre a novembre 2021 MUV, con U-MOB Life, ha organizzato il Torneo di mobilità sostenibile tra 16 Università europee: oltre 2.200 utenti, 319.185 chilometri sostenibili, che se fossero stati percorsi in auto corrisponderebbero a 42,5 tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub>». Dice ancora Schillaci: «La nostra roadmap di eventi è fittissima. Nel corso del 2022 sono previste sfide e tornei, in partnership con aziende che condividono gli stessi valori, nelle principali città italiane ed europee e lanceremo Serie MUV, il campionato di sostenibilità per i tifosi di calcio».

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/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'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

CAROLI



Hotels

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

DALLA BORSA DEL TURISMO SUBACQUEO

## Oltre 202 mila i relitti di cui 1.300 nei fondali italiani



SALERNO – C'è stato anche un ricordo commosso dell'archeologo Sebastiano Tusa il 1° Premio Internazionale di Archeologia Subacquea a lui intitolato, tra gli appuntamenti di punta della BMTA (Borsa Mediterranea del Turismo Ecologico) di Paestum.

L'iniziativa, prevista nell'ambito della 1ª Conferenza Mediterranea sul Turismo Archeologico Subacqueo, è stata introdotta da Ugo Picarelli, direttore e fondatore della Borsa, che ha ricordato la figura di Tusa e il suo progetto non solo di valorizzare i 25 siti di archeologia subacquea della Sicilia, ma anche di promuovere un Itinerario Culturale Europeo "Mediterranean Underwater Cultural Heritage", illustrato in uno degli appuntamenti della BMTA, da presentare al Consiglio d'Europa. La proposta mette in rete i siti archeologici subacquei di Baia Sommersa e Parco Sommerso di Gaiola (Campania); Isole Egadi, Pantelleria, Plemmirio e Ustica (Sicilia); Egnazia, Isole Tremiti, San Pietro in Bevagna (Puglia); Capo Rizzuto (Calabria); Pavlopetri e Peristera (Grecia); Alessandria d'Egitto (Egitto); Cesarea Marittima (Israele); Kizlan (Turchia).

Il punto focale dell'iniziativa

è stata la presentazione della ricerca "Cultura e Archeologia per un turismo sostenibile di qualità. Il caso del turismo archeologico subacqueo e sue implicazioni" a cura di S.R.M. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. La ricerca, illustrata da Salvio Capasso responsabile Servizio Imprese e Territorio S.R.M. ha evidenziato che il turismo archeologico subacqueo può essere una grande risorsa per l'Italia e per il Mezzogiorno in particolare, incentivando l'arrivo

di viaggiatori che prediligono un turismo sostenibile, che coniughi cultura e ambiente, e offra la possibilità di fare un'esperienza in cui si possa "sperimentare e imparare".

Ha fatto da corollario al 1° Premio Internazionale di Archeologia Subacquea la proiezione di un estratto del documentario "Thalassa, il racconto" scritto da Antonio Longo e Salvatore Agizza, per la regia di Antonio Longo, presentato dallo stesso archeologo Salvatore Agizza, Editore iMediterranei.

La BMTA anche quest'anno ha dato il proprio contributo alla presentazione dell'offerta turistica della destinazione Italia e, in particolare, del suo immenso patrimonio archeologico, con la peculiarità propria di un evento dalla soggettività unica, che si distingue dalle altre fiere generaliste anche e soprattutto per i contenuti scientifici, le visioni proposte che mette a disposizione degli attori decisionali.

La XXIII Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico è promossa da Regione Campania, Città di Capaccio Paestum e Parco Archeologico di Paestum e Velia ed è ideata e organizzata dalla Leader srl e si svolge fino a domani mattina a Paestum, nella location definitiva del Tabacchificio Cafasso.

**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



# Premio Artigiano OMA 2021 a Firenze

A tre imprese livornesi il prestigioso riconoscimento - L'intervento di Luciano Barsotti



Nella foto: Un momento della premiazione.

FIRENZE – Sono 97, di cui tre livornesi, le nuove botteghe artigiane che hanno ricevuto a Firenze il Premio al talento dell'artigiano e alla produzione di qualità "Artigiano OMA 2021".

I livornesi premiati sono: Massimo Gattabrusi, hair stylist dell'industria cinematografica affermato in tutto il mondo per le sue parrucche indossate da attori di primissimo piano, che ha un laboratorio in Borgo Cappuccini; l'associazione Teatro Agricolo di Giovanni Balzaretto, con la sua produzione di maschere, calzature e accessori per lo spettacolo con sede a Livorno, alla villa del Presidente; Arte E Moda, di Florin Cristea, con l'abbigliamento su misura, in particolare la famosa cacciatora prodotta nel laboratorio di Castagneto Carducci e indossata anche dai reali inglesi.

I tre premiati si aggiungono ad altri 13 livornesi selezionati nelle precedenti edizioni.

I riconoscimenti, conferiti con scadenza biennale, sono stati assegnati a Villa Bardini, in una cerimonia promossa da Fondazione CR Firenze e da Associazione OMA – Osservatorio dei Mestieri d'Arte, suo soggetto strumentale (presieduto da Luciano Barsotti, presidente di Fondazione Livorno) sostenuto anche da altre fondazioni bancarie, compresa Fondazione Livorno, in collaborazione con la Fondazione Parchi Monumentali Bardini e Peyron.

Con questa sesta edizione del Premio, salgono a oltre 500 gli artigiani italiani che fanno parte del network Artigiano OMA, linfa vitale dell'economia dei nostri territori che animano le città e i borghi storici italiani con i loro strumenti, le numerose materie e le produzioni.

Alla premiazione, patrocinata da Regione Toscana e Comune di Firenze, hanno partecipato il segretario generale della Fondazione Parchi Monumentali Bardini e Peyron Renato Gordini, il consigliere di Fondazione CR Firenze Giovanni Fossi, e il presidente di Associazione OMA Luciano Barsotti.

"La premiazione 'Artigiano OMA' è certamente per l'associazione OMA uno dei momenti più significativi della propria attività - ha sostenuto Luciano Barsotti, presidente dell'Associazione OMA - Osservatorio dei Mestieri d'Arte - che abbiamo dovuto rimandare lo scorso anno a causa della pandemia. Per questo siamo doppiamente lieti di essere qui oggi, un segnale forte che deve accompagnare la ripartenza di un comparto che ha subito il forte

contraccolpo della crisi sanitaria. Le mie congratulazioni a ciascun degli artigiani del nostro network e un particolare benvenuto ai nuovi entrati a farne parte".

Fra le novanta aziende premiate, considerate fondamentali per il tessuto produttivo di ogni territorio, ci sono talenti che provengono da varie regioni d'Italia: dal Piemonte alla Si-

lia, passando per la Lombardia con l'arte liutaria e le stamperie d'arte, la Liguria con la nota specialista nell'arte antica della glittica alla ruota, che nelle cristallerie di Altare trasforma la materia in oggetto d'arte, incidendo con elegante sapienza il cristallo. La Toscana è presente ancora con la tradizione cartaria di Pescia, e le Marche con il noto maestro cartaio di Fabriano Sandro Tiberi che ha esposto anche a Parigi nella sede UNESCO dando un contributo determinante al riconoscimento del titolo di Città Creativa. L'artigianato artistico del Lazio con l'arte orafa di Roma e l'eco-falegnameria di Orte a progettazione sostenibile che segue i principi ecologici fondamentali di economia circolare, attraverso l'utilizzo di materie prime naturali. Ancora Civitavecchia e gli stucchi d'arte di Viterbo, e la Campania, la Puglia, La Basilicata, la Calabria con le terrecotte artistiche e la liuteria e il grande valore della tradizione nella ricerca contemporanea di forme e colori per i tessuti artistici e i tappeti di antica tradizione dell'arte tessile silana e cosentina, frequentata dalle più grandi firme dell'arte contemporanea, e poi ancora il percorso prosegue in Sicilia e in Sardegna.

PER LE VETTURE E IL SUPPORTO TECNICO DEL RALLY DAKAR 2022 SAUDI ARABIA

# Ignazio Messina official carrier



GENOVA – La Ignazio Messina Rally Dakar 2022 Saudi Arabia & C. Spa è l'official carrier del Rally Dakar 2022 Saudi Arabia. Già a partire da questa settimana

il Gruppo armatoriale ha messo a disposizione della macchina organizzativa del più famoso Rally del mondo le tre navi, la Jolly Quarzo, la Jolly Titanio e se necessario anche una parte di stiva della Jolly Perla in partenza da Marsiglia e con destinazione Jeddah in Arabia Saudita. In quanto official carrier (ruolo sancito anche dal logo sulle fiancate delle navi) la Ignazio Messina cura la logistica e il trasporto di tutte le auto che parteciperanno al Rally, ma anche di ogni equipment delle varie scuderie iscritte.

Il Gruppo armatoriale genovese curerà anche il ritorno previsto per fine gennaio sulla stessa rotta Jeddah-Marsiglia.

DAL COMUNE DI LIVORNO ALL'UNIVERSITÀ OLANDESE TU-DELFT

# L'assessore Bonciani al 35° incontro di RETE



Barbara Bonciani

LIVORNO – L'assessore al porto Barbara Bonciani partecipa al trentaciquesimo incontro di RETE (Associazione internazionale per la collaborazione fra porti e città) in corso da giovedì ad oggi

4 dicembre presso la TU-Delft in Olanda. L'assessore, membro della Giunta di Governo e del Comitato Scientifico di RETE, partecipa in rappresentanza del Comune di Livorno, che è socio collaboratore dell'associazione internazionale.

L'evento, dal titolo "(Re)tooling the Port City Territory: People, planning and partecipazione" segue al 34° meeting che si era tenuto a Livorno nell'ottobre 2020. L'evento è organizzato da RETE in collaborazione con il centro di ricerca della Leiden-Delft University PortCityFutures, UFM, istituzione intergovernativa partecipata da 42 paesi che ha l'obiettivo di promuovere il dialogo e la cooperazione fra i territori dell'area Euro-Mediterranea e l'Università TU- Delft.

Il programma delle tre giornate si

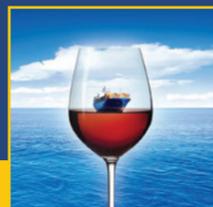
è articolato in sessioni di approfondimento che vedono come relatori esperti provenienti dal mondo accademico, dai porti, fra cui il porto di Rotterdam e dalle città.

Gli argomenti principali: il fattore umano nella relazione fra città e porti, le sfide generate dal Covid-19 e la relazione fra porti e città nell'ambito della pianificazione integrata, progetti e programmi per il rafforzamento della relazione fra città e porti.

"La presenza della città di Livorno a Delft - ha spiegato Barbara Bonciani - rappresenta un'occasione importante al fine di evidenziare i progetti realizzati dalla città in sinergia con la comunità portuale su obiettivi comuni. È evidente come i destini dei porti e delle città siano indissolubili e la gestione delle sfide future richieda un forte senso di comunità. L'esempio di buona relazione fra città e porti promosso dal comune di Livorno, con la costituzione del Nodo avanzato è diventato un caso studio in Europa per quanto attiene alle buone prassi attivate a livello locale per il rafforzamento della relazione fra porti e città e la promozione del dialogo sociale".



Vintage 2020: the "wine cellar" is ready



Il vostro partner logistico di fiducia.

Sempre più globale...

www.ggori.com



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



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

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

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

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

**YOUR TRUST IS OUR SUCCESS**



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

pagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nautica

## “Pisa in Progress” sul porto turistico

In corso di aggiornamento il progetto di rigenerazione urbana che prevede strutture ricettive/residenziali e retail



PISA – Marina Development Corporation (“MDC”) - società attiva nella rigenerazione urbana connessa ai porti turistici, per il benessere e il tempo libero - ha assistito Namira SGR, per conto del Fondo immobiliare chiuso Pisa in Progress, nel perfezionamento

dell’acquisto delle aree edificabili circostanti il porto Turistico di Pisa, a seguito dell’atto di acquisto siglato ad aprile.

Per tale area di 160.000 mq (55.000 mq di sul) - per la quale è già stato approvato, nel 2006, il piano di recupero - MDC sarà project and

development manager: la Società è già impegnata nell’aggiornamento del progetto di rigenerazione urbana denominato “Marina di Pisa” che, attraverso uno sviluppo immobiliare a destinazione ricettiva, retail e residenziale, fungerà da volano per il rilancio del litorale Pisano.

A tale scopo, a metà 2022 MDC depositerà il permesso di costruire per i primi cinquanta appartamenti e spazi commerciali, mettendo in pratica un piano di recupero volto a concretizzare un cambiamento atteso da anni.

MDC è già impegnata nello sviluppo di Marina di Ventimiglia, un progetto di rigenerazione urbana a Ventimiglia (Liguria) volto alla creazione di una nuova destinazione turistico/ricettiva che prevede la realizzazione di un hotel 5 stelle con vista sulla marina, appartamenti, negozi e ristoranti, strutture sportive e una scuola internazionale.

Marina Development Corporation (MDC) fondata nel 2020, fornisce servizi di consulenza e gestione immobiliare a investitori qualificati per lo sviluppo responsabile di destinazioni connesse ai porti turistici nel Mediterraneo. MDC assiste attualmente, oltre a Pisa in Progress, il fondo BDF per il progetto immobiliare «Marina di Ventimiglia» in qualità di developer and project manager.

si è sviluppato con l’apporto di dati e riferimenti legislativi. Sulla preparazione degli skipper e degli equipaggi per le imbarcazioni da charter c’è stato qualche accenno da parte di Simone Morelli, che ha

anche riferito di una stagione estiva in forte sviluppo ma anche della non sempre valida predisposizione di chi noleggia le barche.

Un tentativo di allargare il dibattito anche alle esperienze vissute

all’estero dove il charter nautico è pratica diffusa e da tempo matura non ha avuto seguito, forse anche perché “più della curiosità/ può il digiuno” per dirla come il padre Dante. (A.F.)

### SECONDO UN SERVIZIO DEL “GIORNALE DELLA VELA”

## Posti a rischio per le barchette?

Dove le strutture d’ormeggio non sono state assegnate con gara ci sarà tutto da rifare



LIVORNO – La recente sentenza del Consiglio di Stato, di cui abbiamo già scritto, impone come noto la scadenza al 31/12/2023 di tutte quelle concessioni assegnate in passato senza gara, scadute e rinnovate poi automaticamente. Tutti gli operatori in regime di concessione demaniale sono coinvolti, e questo riguarda proprio i posti barca, visto che la maggior parte dei posti barca adibiti al diporto lungo le coste, sono su pontili, campi boe, nei club e scuole veliche, nei circoli di canottaggio o della pesca, nelle associazioni dilettantistiche. Ci sono poi le zone di rimessaggio a terra e le zone adibite a cantieri navali.

Sul tema, il mensile specializzato “Il giornale della vela” ha riportato un allarmato servizio che riprendiamo di seguito.

“Di circa 160.000 posti barca censiti in Italia, 43.000 non sono coinvolti perché si trovano in strutture definite “Marina” (i porti principali) e circa 60.000 in porti principali: ma i rimanenti, quindi potenzialmente circa 52.000 posti barca, sono in strutture come porti minori, approdi, punti di ormeggio, che, tranne piccoli casi in cui c’è stata una gara di assegnazione dell’area demaniale, sono tutti sotto proroga legislativa, e dunque impattati dalla sentenza! È un numero enorme. Non è ancora noto il numero esatto delle concessioni e la lista delle imprese coinvolte ma è quello che le varie associazioni stanno cercando di definire in questi giorni.

“La sentenza dice che da gennaio 2024 le nuove concessioni si dovranno assegnare in base a una gara. Le leggi

per indire la gara, nonché le modalità per farlo, non ci sono! Il legislatore, dovrebbe, prima del 31/12/2023, fare innanzi tutto un censimento delle coste per fare una valutazione del valore patrimoniale e del potenziale turistico delle zone costiere in concessione, (stabilire, in sostanza quanto valgono, per poterle mettere in gara). Dovrebbe poi definire i criteri di scelta per partecipare e selezionare nelle successive gare di appalto, approvare la normativa, e delegare alle diramazioni dello stato direttamente competente, la definizione dei regolamenti attuativi che specificino nel dettaglio cosa e come fare.

“Problemi e ritardi si hanno già oggi sulla gestione delle concessioni, spesso a causa di un ridotto organico negli uffici di piccoli comuni che si trovano a gestire centinaia di pratiche. All’improvviso tutti gli uffici addetti alle concessioni demaniali, si troverebbero a dover gestire una miriade di gare di concessione tutte insieme, non è nemmeno detto che ci siano le competenze. Si deve attivare una macchina, che non è mai stata fatta partire prima su questa questione, per cui c’è preoccupazione ci si impantani poi in ritardi proprio negli ultimi passi. (Non dimentichiamo che gli uffici preposti alla gestione concessioni avranno da gestire anche tutte le concessioni balneari, ristoranti, edicole etc, a cui forse daranno più priorità che a quelle relative al diporto, per ovvi interessi turistico-stagionale, ndr).”

### SUI TEMI DELL’IVA E DEI SERVIZI NEL COMPARTO

## Charter nautico al Propeller

LIVORNO – Il charter nautico, con le imbarcazioni ma anche con le navi da diporto. È stato questo il tema dell’incontro organizzato dal Propeller Club di Livorno nella sede dello YCL, con la partecipazione di Matteo Italo Ratti del marina Cala de’ Medici e presidente del consorzio dei porti turistici della Toscana, dell’avvocato marittimista nostro collaboratore Luca Brandimarte di Assarmatori e del

titolare dell’impresa di charter di Cala de’ Medici Simone Morelli: il presidente della sezione yachting di Federagenti Giovanni Gasperini ha inviato un messaggio letto dalla presidente livornese. Hanno inoltre riferito sugli aspetti più prettamente fiscali ed economici Carla Bellieni, commercialista specializzata in Assarmatori, e Carolina Villa, ceo di Villa Yachting. Interventi nel (breve) dibattito di Enrico Bonistalli

e Pietro Angelini.

La tematica sviluppata dai relatori era prettamente finanziaria, con i dettagli del valore economico del charter per il settore turistico, il contributo al PIL e all’economia dei porti turistici e del territorio, l’impegno delle agenzie specializzate nel noleggio con e senza equipaggio.

L’eterno dibattito sull’IVA applicato a quello che è un importante servizio turistico costiero



## Soluzioni a problematiche ambientali

- Individuazione di destinazioni per conferimento di rifiuti speciali
- Esperienza in esportazione rifiuti e relativa logistica intermodale
- Specializzazione nel trasporto marittimo di rifiuti
- Gestione dell’intero ciclo di smaltimento rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi)

Per ulteriori informazioni:

ECO CIS S.r.l.

Livorno | Via delle Cateratte, 66 Telefono 0586 880130

| Fax 0586 0586 880354 | info@ecocis.it | www.ecocis.it



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Pessina: finalmente

lungo corso e con chiara visione delle complesse realtà d'oggi non solo a Genova.

**Sembra proprio che una delle eccezioni della logistica dell'ultimo miglio, in chiave positiva, riguardi proprio la sua Genova.**

“Premetto una banalità, ma che va ribadita: il successo di un porto dipende dalle sue infrastrutture oltre che dai servizi. Ebbene, finalmente Genova potrà contare su un “ultimo miglio” adeguato sia sul piano stradale che ferroviario. Il terzo valico e il nodo ferroviario finanziati con il decreto PNRR per il rilancio delle infrastrutture, insieme al finanziamento della nuova diga che consentirà di spostare allargandolo l'accesso alle banchine per le navi più grandi, risultati cui aspiravamo da anni. Non dimentichiamo che se oggi le fullcontainer medie hanno una portata di 7/8 mila TEUs, quelle di domani l'avranno da 10 mila e diventeranno sempre di più quelle da 20 mila, che oggi non entrano nel nostro porto per le dimensioni dell'imboccatura. Le nuove opere, finalmente certe, ci consentiranno di aumentare i traffici fondamentali, o almeno di mantenerli”.

**Presidente, la prospettiva è dunque un bel passo avanti, anche se in Italia spesso sono i tempi per realizzare i piani che ci fanno perdere occasioni...**

“Proprio nei giorni scorsi il presidente dell'AdSP ha detto in un incontro ufficiale di sperare che nel 2025 avremo tutto pronto. Personalmente non sono certo che sarà già finita la diga, ma comunque c'è la volontà di far presto, perché tutte le componenti del cluster spingono insieme”.

**...E in definitiva, con la ricostruzione del viadotto Morandi avete dimostrato che si può correre...**

“Quando la catena logistica opera in sinergia, dall'armamento alle categorie portuali, è meno difficile farcela anche contro la peggior burocrazia. Il guaio semmai è che risolviamo un problema e se ne apre un altro. Proprio in questi giorni si è scatenata l'emergenza freni per i carri ferroviari, che configura un gigantesco blocco del comparto. Se un anello della catena logistica si ferma, l'intera catena soffre. E cose che sembrano marginali possono dimostrarsi, come questa, pesanti aggavi”.

**Si stanno mobilitando anche le AdSP da quanto ci risulta. E a proposito, quali sono i rapporti di voi agenti e in generale del cluster con la vostra?**

“Abbiamo un ottimo rapporto, perché siamo ascoltati e l'Autorità è sempre disponibile a farlo. Non mancano certo difficoltà nel quotidiano concreto, ma tutti remiamo insieme anche se nelle scelte di come farlo possono esserci diversificazioni”.

## Treni rumorosi? Ecco il diktat

Come risulta dalla valutazione della direttiva sul rumore ambientale (3) e dalla relazione sull'attuazione della medesima direttiva, il rumore ambientale, in particolare il rumore ferroviario, resta una grave minaccia per la salute umana.

1. Sebbene la direttiva sul rumore ambientale si applichi in generale alle tratte su cui transitano più di 30.000 treni, si ammette che passeggeri, nella messa a punto del concetto di «tratte meno rumorose» è stato necessario tenere conto di quelle tratte interessate da un significativo traffico merci nelle ore notturne.

2. Esiste il rischio che livelli eccessivi di rumore ferroviario possano determinare azioni unilaterali, non coordinate, di alcuni Stati membri. Tali misure potrebbero avere ricadute negative sulle economie europee e determinare un trasferimento (shift) modale inverso tra ferro e gomma. Inoltre tali azioni potrebbero compromettere l'interoperabilità ferroviaria dell'Unione. Dato il carattere internazionale della maggior parte del trasporto ferroviario di merci nell'Unione, è necessario risolvere il problema a livello europeo.

3. L'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile - Rumore» del sistema ferroviario dell'Unione europea («STI NOI») di cui al regolamento (UE) n.

1304/2014 della Commissione ai carri esistenti dovrebbe pertanto ridurre in modo significativo i livelli massimi di emissione di rumore. Uno dei modi più efficaci per attenuare il rumore ferroviario è l'adeguamento dei carri merci esistenti mediante l'installazione di ceppi dei freni in materiale composito. Tale soluzione tecnica riduce il rumore ferroviario fino a un massimo di 10 dB, che rappresenta una riduzione del 50% del rumore udibile dagli esseri umani.

## Lo shipping di ICS

tinueremo a lavorare con i governi per concordare la serie di misure che l'industria ha proposto, incluso il fondo di ricerca e sviluppo da 5 miliardi di dollari come passo immediato a cui seguirà un prezzo del carbonio per lo shipping basato su un'imposta. L'adozione di entrambe queste misure sarà l'unico modo per ottenere emissioni nette pari a zero dalla navigazione marittima entro il 2050, garantendo al contempo una transizione equa che non lasci indietro nessuno.

“Il messaggio dell'industria alla COP26 è stato chiaro: il tempo stringe e dobbiamo fare tutto ciò che è in nostro potere per decarbonizzare ora. L'industria continuerà a fare pressioni sull'IMO affinché agisca poiché l'importanza di affrontare il cambiamento climatico è troppo grande per rinunciarvi.

“C'è stato un chiaro riconoscimento da parte di molti paesi dell'urgente necessità di aumentare significativamente la spesa in R&S. Ma siamo delusi dal fatto che non sia stato dedicato tempo sufficiente per consentire agli Stati membri dell'IMO di prendere una decisione sul fondo di 5 miliardi di dollari in questa sessione.

“Tutto ciò che chiediamo è che i governi ci permettano di andare avanti e di fare le cose che devono essere fatte. Non stiamo nemmeno chiedendo soldi o il tipo di sussidi che ricevono altri settori. Questo è un gioco da ragazzi in un momento in cui non abbiamo tempo per tergiversare.

“Il Fondo per la ricerca marittima dell'IMO - conclude l'intervento - è l'unica proposta sul tavolo pronta per un accordo immediato. Se non verrà portato avanti presto, temiamo che questo segnerà al mondo, dopo la COP 26, che l'IMO non è più seriamente intenzionato a mantenere la sua leadership sulle questioni relative ai gas serra e che altri potrebbero intervenire per colmare il vuoto. Continueremo a lavorare con i governi per garantire che le preoccupazioni vengano affrontate in modo che questo fondo possa essere implementato il prima possibile”.

## La “talpa” sta talpando

dovrebbe arrivare al pozzo del Magnale entro la metà del mese.

Le operazioni, come già scrivemmo, sono tutt'altro che banali e rappresentano un caso pressoché unico: la gigantesca trivella viene spinta da potenti pistoni e morde il terreno con velocità varie, in relazione alla consistenza del materiale: da un paio di giorni ha finito di trivellare nell'argilla, e adesso sta buccando un conglomerato meno compatto, ma che si trova a venti metri di profondità sotto l'acqua, con tutele incognite sulla sua consistenza nei metri successivi. Il monitoraggio è costante e gli specialisti dell'impresa hanno già fatto un paio di verifiche all'interno, con tanto di successiva decompressione (nel tunnel scavato ci sono 3 atmosfere, quanto stare a 30 metri di profondità in mare).

L'ingegner Enrico Pribaz dell'AdSP, dirigente responsabile dell'intera operazione, è quasi sempre in cantiere: il progetto è anche suo, la responsabilità operativa anche. Tutte le fasi sono state studiate con estrema cura, il terreno da bucare stato crivellato da carotaggi, ma le sorprese in questi interventi non mancano. E siamo alla fase più delicata, quella sotto il canale, per un quarto della sua larghezza: gli altri 150 metri (circa) da perforare sono quelli che sboccano poi sul pozzo del Magnale, che ha dato tanti problemi. Ma che questa volta dovrebbe tenere, sulla base degli interventi di rinforzo fatti in precedenza.

Se tutto andrà come previsto - e

speriamo che così vada - la “talpa” finirà di salpare a metà mese, poi ci saranno le operazioni di verifica e quindi di smontaggio di tutto il complesso apparecchio. Da gennaio si potrà cominciare a pensare con l'altra delicata operazione, il trasferimento dei tubi dell'ENI nel nuovo tunnel. E quindi partirà l'ultima fase, l'approfondimento e l'allargamento del canale. Come avere, finalmente, un porto nuovo: o quasi.

## Antonella Straulino

Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services - l'associazione europea delle imprese di spedizioni internazionali, dei fornitori di servizi logistici e degli agenti doganali, fondata a Bruxelles nel 1958. Straulino è la prima donna a ricoprire tale carica nella storia dell'associazione e succede a Ivan Petrov, neo eletto presidente di FIATA.

Il CLECAT rappresenta presso l'UE gli interessi di oltre 20 Federazioni nazionali europee, che raccolgono 19.000 imprese e occupano più di 1 milione di addetti. Suo compito è quello di tutelare l'attività delle imprese del settore, dialogando con l'Unione Europea e i suoi più alti organi rappresentativi e direttivi, intervenendo nel processo di definizione dei regolamenti.

L'obiettivo finale è quello di assicurare al trasporto merci un ambiente sicuro e libero a beneficio del commercio internazionale. Fedespedit è tra i membri fondatori del CLECAT e partecipa attivamente con propri delegati ai lavori dei suoi working bodies.

## Portuali, “first” lavorare

semblea non facile che ha affrontato i cento problemi della categoria. Il suo direttivo si è allargato a qualche giovane e non sono mancati, com'è storicamente norma, preoccupazioni e mugugni. Ma Raugèi è equilibrato e in un mondo in cui spesso prevalgono le esasperazioni degli animi, le preoccupazioni anche giuste sul lavoro, i compromessi per conciliare impegni che non sembrano conciliabili, l'equilibrio di chi sta al vertice è fondamentale.

**Presidente Raugèi, partiamo dallo stato dei traffici, che per voi - e non solo per voi - sono pane quotidiano. Come vi ha colpito il Covid?**

“Abbiamo subito la fase più acuta l'anno scorso, con i cali più pesanti del lavoro nel campo dello sbarco delle auto e nei contenitori, mentre fortunatamente ha tenuto uno dei traffici più “intensive work” ovvero i forestali. In questa primavera sono tornate le auto e in particolare i contenitori hanno ripreso grazie al Terminal Darsena Toscana con il ritorno dell'alleanza verso l'Est USA. È invece di nuovo calato il traffico delle auto da luglio, per i noti problemi alla produzione causati dalla crisi dei chip e delle materie prime. A novembre hanno ricominciato ad arrivare auto: poche, ma speriamo che sia un buon segnale”.

**Previsioni in questo campo per i prossimi mesi?**

“Difficile dirlo: monitoriamo le aziende che sperano di poter ripartire da primavera, ma c'è molta prudenza. Dobbiamo tener duro”.

**Il che vuol dire meno lavoro, meno fatturato, più problemi per i lavoratori: che oggi quanti sono?**

“Abbiamo a libro paga 177 lavoratori, più ovviamente i supporti. Però siamo riusciti di recente ad assumere dieci giovani, che sono un buon segnale”.

**Il che comporta, ovviamente, anche un cambio di tipologia di lavoro, con più informatica e meno muscoli...**

“In questo lavoro i muscoli serviranno sempre: ma è vero che oggi il portuale sale a bordo con il tablet, deve lavorare sul web, si interfaccia in remoto. Il che significa non solo fare una formazione adeguata, ma anche un continuo aggiornamento; che viene integrato da parte nostra anche con le tematiche della sicurezza”.

**Un tema, quello della sicurezza, particolarmente delicato in banchina e a bordo, perché quando un lavoro deve essere veloce e produttivo c'è sempre un rischio...**

“È vero: e a volte facciamo fatica

a convincere i lavoratori a osservare certe precauzioni, ma è indispensabile stare all'erta. Sulla sicurezza siamo in continua attenzione”.

**Sempre sul tema sicurezza: come andiamo con i vaccini?**

C'è senso di responsabilità e il 90% dei lavoratori è vaccinato: gli altri non entrano al lavoro se non hanno fatto i tamponi. Devono dire che cresce ancora il ricorso ai vaccini”.

**Il punto sulle tensioni: erano anni che non si vedeva uno sciopero sulle banchine.**

“Hanno avuto alla base temi seri e tutt'altro che marginali, con la necessità di dare una scossone a tutela di un anello fondamentale della catena logistica. Buona parte delle soluzioni è legata a scelte nazionali, tant'è che venerdì 17 dicembre si tornerà a scioperare a livello nazionale. I richiami al governo devono dare delle risposte”.

**E a proposito di risposte, quali sono i rapporti con l'AdSP di Luciano Guerrieri?**

“I rapporti sono buoni, il presidente Guerrieri unisce alle competenze di merito i supporti politici che altre volte sono mancati. È lodevole anche il suo impegno a cercare di ridurre la con-

flittualità classica del nostro porto”.

**Ultimo tema: l'utilizzo della banchina ad Alto Fondale da parte delle maxi-ro/ro Grimaldi: non possono nascere complicazioni con le crociere e con le vostre navi dei forestali?**

“Vero che la coperta è corta ma ci siamo organizzati con gli accosti 43-45 per Grimaldi mentre le crociere, che sono ancora poche, dovrebbero bastare il 46 e 47. Le navi con i forestali sono cicliche e cercheremo di inserirle nelle rotazioni delle altre due tipologie. C'è infine la valvola di sfogo della banchina pubblica del Nord Molo Italia. Siamo all'emergenza: e in attesa della Darsena Europa non vogliamo perdere lavoro, anche a costo di equilibrismi sulle rotazioni”.

## Accademia Navale

noto è l'istituto di eccellenza e di livello universitario, che presiede alla formazione di tutti gli ufficiali della Marina Militare ovvero la futura classe dirigente della Forza Armata,

coltivando il complesso delle qualità morali, di carattere e professionali che devono essere parte integrante di ogni militare e, prima di tutto, dell'ufficiale.

Attraverso un programma didattico-formativo, che affianca a studi universitari l'educazione ai valori etico-morali, i giovani frequentatori acquisiscono le competenze e la professionalità per affrontare i futuri incarichi a bordo delle unità navali.

La cerimonia di quest'anno cade nel 140ennale della fondazione dell'Istituto, sorto a Livorno il 6 novembre 1881 dall'unione delle scuole navali preunitarie di Genova e di Napoli, per volontà dell'allora ministro della Marina Benedetto Brin.

Quest'anno, inoltre, la cerimonia del giuramento si arricchisce di ulteriori significati in quanto il 4 dicembre è anche la ricorrenza di Santa Barbara, la santa patrona della Marina Militare, la cui celebrazione costituisce un momento particolarmente sentito per il personale della Marina Militare.

La cerimonia sarà visibile in diretta streaming su Facebook e Youtube Marina.

## Confetra Toscana: l'ultimo miglio? It's a long way...



Nella foto: I relatori.



Rocco Nastasi



Piero Neri



Guido Nicolini

Confetra Toscana nella sua gestione tutta nuova della livornese Gloria Dari: due ore filate di... lista della spesa, speranze, realismo e timori, con il quadro senza dolcificanti da parte di rete FS e la promessa d'impegno, completa di sculacciata finale, del viceministro Teresa Bellanova.

Forse è una sintesi eccessiva, ma lo spazio è sovrano e la nostra idiosincrasia sulle lungaggini anche. Non voglio certo, con questo incipit, togliere valore al confronto che Confetra Toscana ha impostato su un tema di cui si vagheggia da anni: anche perché sul favoleggiato “ultimo miglio” di collegamento con il porto di Livorno - ma vale per tutti o quasi i porti - sono state dette cose serie: da Gloria Dari nell'introduzione a Rocco Nastasi, il sindaco Luca Salvetti, l'assessore Barbara Bonciani, il presidente degli industriali Piero Neri, il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, l'assessore regionale Baccelli fino alla toccata e fuga dell'onorevole Andrea Romano e poi le conclusioni di Guido Nicolini, big one di Confetra nazionale. Ma a riportare il dibattito alla realtà è poi arrivata la sfilza dei numeri fornita in videoconferenza dal responsabile degli investimenti RFI Vincenzo Macello: da qui il nostro titolo che “...it's a long way”, ovvero che c'è ancora molto da correre, dalla popolare canzone dei soldati inglesi nella prima Guerra Mondiale. Gli appuntamenti per vedere davvero una parvenza di connessione valida del porto con l'ultimo miglio, ma solo per il famosissimo e tanto atteso “scavalco ferroviario” tra porto e interporti, partono dal 2024 secondo RFI: ma detto poi sottovoce qualcuno che se ne intende in sala ci ha aggiunto altri due anni. Quando la Darsena Europa, sempre secondo gli ottimisti, dovrebbe entrare in funzione (?). Ma quando anche tutta la sospirata connessione del nodo ferroviario porto/interporto alla rete nazionale - con le sagome delle gallerie dell'Appennino completate - sarà ancora a mezza strada, visto che ad oggi non c'è nemmeno una parvenza di finanziamento per quello che ci riguarda. E senza i lillieri non si lallera.

Sul tema dell'ultimo miglio per il porto, sia per il ferro che per la gomma, il cluster livornese è stato chiaro: ad oggi, con la Darsena Europa avviata alle opere foranee (la gara per i lavori da 400 milioni scade tra due giorni, lunedì 6), rischiamo di andare verso un'opera “strozzata” da parte terra: rischiamo, ha ammesso l'onorevole Romano che pure si sta battendo in commissione camerale, di fare una cattedrale nel deserto, o peggio ancora - botta d'ironia - un'abbazia. Il dente che duole è quello del collegamento ferroviario sulla grande direttrice Pisa-Vada scavalcando l'intasatissima Pisa: siamo alle autorizzazioni del progetto, alla quindicina di carte e di bolli, e forse l'anno prossimo al finanziamento del progetto. Sia chiaro: del progetto, non dei lavori, per i quali vanno cercati circa 450 milioni, che pure erano stati promessi (l'ha ricordato Rocco Nastasi in un amareggiato ma realistico saluto) gli ottimisti parlano di farcela, se ce la faremo, verso il 2030...

Sia il sindaco Salvetti, sia il suo assessore Bonciani, sia il presidente Guerrieri hanno ricordato che le tante speranze nate dai finanziamenti del PNRR, per il nostro porto sono già congelate, “non pervenute”: forse arriverà qualcosa con i fondi del Ministero, ma c'è da combattere. Non aiuta la constatazione che parecchi interventi ministeriali su dettagli che riguardano la catena logistica sono da “dilettanti allo sbaraglio”. Il presidente di Confetra Nicolini ha ricordato, in questa chiave, il tema dei nuovi limiti di velocità dei treni merci imposti come ultima conseguenza della tragedia di Viareggio: insieme all'obbligo di sostituire i freni per far meno rumore (ne parliamo da Genova) stanno creando uno scempio sugli orari, e quindi sui “transit time” delle merci. Ma perché - ha ribadito Nicolini - nei Ministeri non ascoltano gli operatori prima di fare cazzate?

Due considerazioni in positivo, se vogliamo, sono arrivate dagli interventi di Luciano Guerrieri e di Piero Neri. Il primo ha annunciato di aver messo a gara la progettazione totale della nuova viabilità di accesso al por-

to, compresa la sospirata (e dibattuta) soluzione dei ponti del Calabrone ma anche l'attraversamento della città Nord: ottima iniziativa, magari parecchio in ritardo, ma Guerrieri è appena arrivato. Sperando che non si vada, come sempre alle calende tra gara, assegnazione, ricorsi ai TAR e compagnia cantando.

Piero Neri ha parlato sottovoce, ma “carring a big stick” come diceva Roosevelt: da presidente degli industriali di Livorno e Carrara ha ricordato che per far viaggiare le merci bisogna anche produrle e il nostro territorio, sia pure inquadro in progetti di area industriale complessa, è carente di nuovi insediamenti mentre la sospirata Darsena Europa libererà aree proprio adatte ad attirare investitori. Tradotto liberamente: se ci fosse già la tendenza ad accapigliarsi per la sosta delle merci sugli spazi che saranno liberati, dovremmo dare un colpo di timone verso l'offerta alle imprese manifatturiere, che sono alla ricerca di insediamenti anche oltre l'interporto Vespucci. Altro richiamo sottovoce ma significativo: il capitale umano, che troppo spesso viene all'ultimo posto.

Teresa Bellanova, viceministro alle infrastrutture, si è confermata donna di carattere e senza peli sulla lingua. In videoconferenza, ha ammesso due cose non banali: che non ha ascoltato tutti gli interventi del convegno e che sui convegni ha qualche riserva perché in genere rischiano di “generare solo altri convegni”. Una sculacciata, ma volutamente generica contro il “convegnificio” che sembra caratterizzare questo periodo. Sullo specifico, il viceministro ha detto di condividere le preoccupazioni per i ritardi operativi sull'ultimo miglio del porto, si è impegnata a dare una mano ma ha anche chiesto alle istituzioni locali di farsi parte attiva per un tavolo di lavoro che entri sul concreto delle esigenze e dei tempi. “Io sono disponibile a starci - ha detto la battagliaiera Bellanova - basta che si esca dal vago e si vada sull'operativo”. Una promessa che a qualcuno è sembrata però anche una minaccia. Ovvero: meno lamentazioni e più lavoro collegiale, tutti insieme. Ha torto?

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

## I grandi meeting per salvare (?) l'ambiente



La delusione è stata palese e non solo tra le associazioni ambientaliste. Perché la COP26 si è conclusa con tante chiacchiere e pochi impegni concreti. Un lettore se la prende, giustamente, anche con certi slogan:

Ho trovato un'immagine, che allego riguardo la COP26 di Glasgow e le "castronerie" che vengono dette e su cui, molti di noi (evito il nessuno) non si soffermano.

Tutti bravi con slogan, eventi, riunioni, vertici mondiali, impegni... ma chi vi partecipa, per esternare queste affermazioni? Ma la massa critica esiste ancora? Temo di no... E allora continuiamo a "digerire" queste cose e... PROSIT!

\*

La lettera qui sopra sembra ricollegarsi all'altra, del lettore che chiedeva sulla piantumazione di alberi a Livorno. Lo slogan dell'immagine che ci ha inviato, con il relativo commento, basta e avanza: il realismo sembra del tutto avulso alle cretinate.



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

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

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

A.F.

## Bambini ed alberi, un rapporto che soffre...

Dal lettore S.B. riceviamo il quesito che segue:

Leggendo l'articolo che avete pubblicato sabato scorso mi chiedo: ricordo e mi è stato confermato che negli anni scorsi - non so esattamente fino a quanto tempo fa - veniva piantato un albero per ogni bambino entro un anno dalla sua nascita. Questa pratica è ancora svolta dall'amministrazione comunale livornese? Mi rendo conto che influisce anche il piccolo negativo della natalità...

Non vuole essere un appunto polemico ma reale, perché ci riempiamo la bocca con i termini green e transizione, rispetto dell'ambiente, emissioni CO<sup>2</sup> etc.

Tante pratiche venivano svolte nel passato (quando i cambiamenti climatici erano già in atto, ma noi persone non ci ponevamo mai l'attenzione) e poi, piano piano, sono state abbandonate.

Riuscite a informarmi in merito?

\*

Verrebbe da rispondere, scherzando ma nemmeno troppo, che forse se i giovani d'oggi si impegnassero di più a far bambini - pratica che per quanto ricordiamo è anche assai piacevole - potremmo aumentare la piantumazione di alberi e aiutare così l'ambiente. Al lettore ricordiamo che anche più di mezzo secolo fa era in vigore una "festa degli alberi" durante la quale persino nei giardini delle scuole (dove c'era uno spazio non pavimentato) i ragazzini piantavano festosamente un alberello. Morale: i riti sul verde ci sono sempre stati, anche quando non c'era il verdismo: l'importante è che i riti siano accompagnati da una vera cultura ambientalista, e non da quella che i francesi chiamano "au caviar".



Nella foto: Immagine simbolica, con bambina e albero.



YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER



CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI



VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO



CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO



AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI



SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo  
www.ideafreddo.it



NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution  
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox  
www.quickbox.info





## L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante il DDL Concorrenza.

## DDL Concorrenza e articolo 18 (84/94) “riformina” o “arte del (non) fare”?

ROMA – È circolata a più riprese nelle scorse settimane la bozza del DDL Concorrenza che prevede interventi normativi per determinati settori che interessano l'economia del nostro Paese; tra questi v'è anche quello portuale.

Ora, con specifico riferimento al nostro settore, l'articolo 3 del disegno di legge in commento, rubricato “Concessione delle aree demaniali portuali”, propone una totale riformulazione dell'articolo 18 della Legge n. 84/94 in materia di concessioni.

Anzitutto, al comma 1, si tenta di superare l'idea del “regolamento concessioni” da predisporre su indirizzo centrale e si lascia – o almeno così sembrerebbe – maggiore autonomia alle singole AdSP non tanto riguardo alle modalità di rilascio delle concessioni (che dovrà comunque avvenire per il tramite dello strumento della procedura ad evidenza pubblica, come da tempo rilevato dalla giurisprudenza), ma al contenuto minimo edittale del contratto di concessione. Nulla si dice però: (i) sul principio, anch'esso di matrice giurisprudenziale, per cui le AdSP debbano tendere a concedere l'intero demanio che gestiscono; (ii) sulle aree private (all'interno dei porti) dedicate a funzioni terminalistiche, trattandosi di argomento specioso in quanto molto distorsivo oltre che contrario alla legge.

Stando al testo proposto, quindi, per affidare le concessioni, anche su istanza di parte, gli enti dovranno predeterminare un canone e pubblicare “un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi devono definire in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Gli avvisi devono, altresì, indicare gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente”.

Tuttavia, ad avviso di chi scrive:

- potrebbe essere rischioso prevedere indennizzi al concessionario uscente con una formulazione così generica e foriera di “appetiti” che potrebbero accendersi molto facilmente. Al contrario, sarebbe forse stato più opportuno tentare di risolvere l'annoso tema, estremamente importante per la concessione, dei mutui richiesti dai privati concessionari per finanziare gli investimenti (anche, e soprattutto, infrastrutturali) declinati nei piani di impresa e delle conseguenze derivanti dalla revoca e dalla decadenza, posto che i “lender” sono generalmente molto preoccupati dall'eccessiva vaghezza ed ampiezza di alcune previsioni normative che, ad esempio, ancora ad oggi comminano la decadenza della concessione per “cattivo uso” o per un generico “inadempimento agli obblighi della concessione” (Cfr. art. 47 Cod. nav.);
- tali previsioni, infatti, possono porre problemi di bancabilità del progetto perché “spaventano” il ceto bancario. Resta quindi il concreto rischio che, una volta esaurita la fase pubblicistica della procedura di gara e la relativa istruttoria per l'affidamento del titolo concessorio, tutto si fermi perché il migliore progetto risultato vincitore non sia però finanziabile;
- significativa è altresì l'eliminazione di ogni riferimento ai “canoni minimi” ed alle “modalità di rinnovo”: i canoni devono essere predeterminati rispetto all'avviso, ma divengono a tutti gli effetti un potenziale elemento di scelta del contraente. Nulla poi si dice sulla possibilità di avere armonizzazione dei canoni onde evitare, anche in questo caso, distorsioni della concorrenza.



Luca Brandimarte

Quanto poi al comma 2 (attuale comma 1-bis dell'articolo 18), si dice che “Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle Autorità di Sistema Portuale relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della presente legge”. Anche questa sembrerebbe un'occasione sprecata. Perché se è vero che il contratto di concessione è soggetto alle norme privatistiche per ciò che riguarda il contenuto patrimoniale (e quindi intangibile in assenza di consenso di entrambe le parti), il Legislatore avrebbe potuto comunque essere “coraggioso” ed imporre una rivisitazione laddove il canone risultasse effettivamente distorsivo, poiché diverso da terminal a terminal.

Proseguendo nella lettura del testo, al comma 3 emerge che è stata poi espunta la possibilità per le AdSP di stipulare accordi sostitutivi, ancorché resti assolutamente vigente l'art. 11 della Legge n. 241/90 (che prevede la possibilità per la pubblica amministrazione di concludere accordi procedurali o accordi sostitutivi).

Con riferimento, invece, al fatto che le “concessioni possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali” di cui al comma 5, non parrebbe essere stato esplicitato chiaramente se le concessioni di costruzione e gestione debbano essere disciplinate o meno dal Codice degli Appalti, ovvero se la norma in questione intenda dire che la disciplina sia dettata esclusivamente dal titolo concessorio. Nel primo caso, infatti, sarebbe stato anche opportuno specificare quali siano le opere infrastrutturali che debbano seguire il Codice degli Appalti in quanto le regole in esso contenute impongono al concessionario di divenire stazione appaltante e, quindi, seguire una procedura particolarmente lunga, complessa, onerosa e tutt'altro che immune da potenziali lunghi contenziosi esperiti dai partecipanti eventualmente non vittoriosi della procedura di gara indetta dalla stazione appaltante.

“Last but not least” si parla anche dell'ormai noto comma 7. Al riguardo, il divieto di doppia concessione in capo ad un unico soggetto viene mantenuto, ma si inserisce un'espressione che lo limita ai porti minori escludendolo per tutti i porti sede di Autorità di Sistema Portuale.

Ora, al netto delle note considerazioni giuridiche di sorta, ad avviso di chi scrive sarebbe (semmai) stato più utile prevedere un opportuno regime di deroga ad un divieto che, storicamente, è tra i più violati in ambito portuale e cioè quello che all'impresa concessionaria è vietato svolgere la medesima attività in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Questo passaggio è molto importante perché foriero, tra le altre, di grande responsabilità in caso di infortuni al personale in aree esterne a quelle assentite.

In conclusione, è chiaro come la proposta normativa in esame intervenga in maniera significativa, sebbene non strutturata e in assenza di un preventivo coordinamento a livello centrale, sul tema delle concessioni. Tale mancato coordinamento, a titolo esemplificativo, lo si vincerebbe nella misura in cui viene riconosciuto valore alla sola istanza di parte, nonostante la chiara giurisprudenza del Consiglio di Stato in materia di procedure di gara pubbliche per l'assentimento in concessione di aree demaniali marittime, nonché per quanto riguarda la proposta di “modifica” dell'articolo 18 comma 7; proposta che deriverebbe senz'altro da un'errata classificazione dei porti di cui alla legge portuale.

Posto dunque che la norma proposta, senz'altro, sarà oggetto di un acceso dibattito politico – in sede di commissioni parlamentari e non solo – in questo momento più che una “riformina” sa di occasione mancata, frutto probabilmente anche di una certa “arte del (non) voler fare”.

# Per evitare un mare di guai...

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

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



**ASSIMAR SRL**  
<http://www.assimar.com>

Consulenze e coperture assicurative a 360°  
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64

[info@assimar.com](mailto:info@assimar.com)