

CON L'AVVIO DEI LAVORI PER LA DARSENA EUROPA ED ALTRO

NEL PIANO DELLA HOLDING DA ATTUARE ENTRO IL 2026

Fincantieri & C., gli impegni in Toscana

Il coinvolgimento nella PIM di Piombino comporterà anche la costruzione di un bacino galleggiante - I droni di Pisa e l'azienda fiorentina INSO nel cantiere - Parte anche la bonifica dei fondali dai residui bellici

TRIESTE – Fincantieri Infrastrutture fa sul serio e sta “colonizzando” in particolare la Toscana, dove ha messo le mani non solo sull'appalto per la costruzione delle opere foranee della futura Darsena Europa, ma anche su aziende che la fiorentina INSO (costruzioni, 450 addetti) e la pisana IDS (droni e misurazioni aeree civili e militari) e specialmente con l'ingresso in PIM (Piombino Industrie Marittime) per le demolizioni e il refitting navale. Tra le iniziative in corso, di cui si sta discutendo ormai verso la conclusione, c'è anche un rapporto con la JSW SteelItaly (ex acciaierie Lucchini) di Piombino per la costruzione propri attraverso PIM di un bacino galleggiante, non si sa bene se da vendere o da utilizzare in loco.

Sempre da Trieste fanno sapere che l'aggiudicazione dei lavori a Livorno per le opere foranee della Darsena Europa - certificata una decina di giorni fa, come pubblicato anche su queste colonne - ha attivato la progettazione esecutiva, per la quale sono previsti

(segue in ultima pagina)

Speriamo che ce la caviamo

LIVORNO – Le buone intenzioni sono tante: ma di buone intenzioni, dice un antico proverbio, sono lastricate le strade dell'inferno. Così sembra essere la levata di scudi dell'UE - recentemente ripresa da Luigi Merloni nell'intervento che abbiamo anche noi riportato - sulla corsa al “cold ironing”, ovvero agli impianti di banchina per dare energia elettrica alle navi attraccate. Cisi chiede, in particolare, se con i costi attuali dell'energia elettrica - che non

A.F.
(segue in ultima pagina)



OLT fa il pieno di GNL dagli USA

LIVORNO – Una prima nave è già attraccata nei giorni scorsi, con 68 mila tonnellate di GNL dall'Egitto: e il programma è che ne arrivi almeno una alla settimana, per dare respiro alla rete di gas naturale del nostro Paese. Da quello che si è potuto sapere, a inizio settimana ce n'erano almeno 18 provenienti dai depositi americani e dirette in Mediterraneo. Il terminale offshore davanti a Livorno ne ha programmate, appunto, almeno una alla settimana, con portate intorno a quella proveniente dall'Egitto.

In silenzio per adesso, senza far troppo clamore, il terminale OLT sta avviandosi alla funzione di calmierare i prezzi e in particolare di rifornire la rete nazionale. I ritardi accusati dai gasdotti, ma in particolare dal drenaggio del gas da parte della Cina e del Giappone, hanno messo in difficoltà molti paesi europei, con i noti riflessi sui costi delle bollette. Gli esperti sono molto prudenti sulla possibilità che l'afflusso di GNL dagli USA arrivi a ridurre i costi alla bolletta, ma il mercato potrebbe sta-

(segue in ultima pagina)

CON UN MERCATO NAZIONALE CHE SEMBRA IN ALTALENA

Più auto allo sbarco, ma con riserva

Dopo un anno chiuso in positivo è arrivato a dicembre brusco rallentamento delle vendite



ROMA – Il mercato dell'auto in Italia sta pesantemente risentendo della pandemia e delle incertezze da parte degli utenti. Interessante comunque è il fatto che dopo un rallentamento, le importazioni di auto via mare sono riprese alla fine dell'anno, tanto da dare un segnale incoraggiante per il 2022. Sul porto di Livorno, che continua ad essere uno dei principali per le navi-garage in arrivo, è stato necessario utilizzare oltre agli spazi tradizionali sul terminal Sintermar e sui vari piazzali della Paduletta anche il Molo Italia, sia pure a intervalli.

Il mercato auto ha infatti chiuso il 2021 in positivo. Secondo i dati

(segue in ultima pagina)

CONTEGGI DELLE PRINCIPALI COMPAGNIE DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

Marebonus, l'autotrasporto “respira”

ROMA – Si fanno i consuntivi dei fondi del Marebonus e del Ferrobonus elargiti nel 2021: come noto strumenti concepiti dallo Stato per incentivare l'uso del trasporto intermodale mare/gomma e ferro/gomma da parte degli autotrasportatori che movimentano merci su navi ro-ro e ro-pax tra porti italiani o tra porti italiani ed altri paesi europei.

Nel caso specifico del Marebonus, risulta evidente che i maggiori beneficiari di tale incentivo sono gli autotrasportatori. Infatti, mentre i fondi sono inizialmente incassati per intero dal vettore marittimo, essi sono poi in gran

(segue in ultima pagina)

NEL TRANSHIPMENT IN CAMPO NAZIONALE

Gioia Tauro record 2021

Gli scanner mobili in guerra alla cocaina



Medici di bordo cerca

GENOVA – La compagnia di navigazione Corsica Sardinia Ferries ha aperto la campagna di reclutamento per medici di bordo, con la possibilità anche di imbarcarsi già da primavera prossima.

Gli interessati possono candidarsi inviando il CV tramite il sito www.corsica-ferries.it, alla rubrica “Lavora con noi” www.corsica-ferries.it.

(segue in ultima pagina)

GIOIA TAURO – Grande soddisfazione è stata manifestata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, in merito al recente maxi-sequestro di cocaina nel porto di Gioia Tauro, operato dai militari della Guardia di Finanza di Reggio Calabria e dai funzionari dell'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro.

L'operazione ha visto gli investigatori svolgere una complessa attività

(segue in ultima pagina)

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
(A PAGINA 8)**



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

memlogisticatrasporti@gmail.com



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

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.bkg01@mscspadoni.it																	
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>																	
					MSC ACADIR		ME204W	26-1		20-1	23-1	28-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MAERSK KARLSKRONA		205W	2-2		27-1	30-1	4-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					C HAMBURG		ME206W	9-2		3-2	6-2	11-2	5	19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																	
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Nord Europa (Rotterdam).																	
					APL MEXICO CITY		ONNBCKW			25-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					GSL NINGBO		MA151R			1-2		.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
					MSC ROMA		MA152R			8-2		5	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																	
USA/INDUS - 2 fm Gioia Tauro DIRECT service to Norfolk							LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
					MSC LORETTA		IX202A	Vedi		24-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
					MSC RACHELE		IX203A	Serv.		31-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
					MSC PAMELA		IX204A	7		7-2	7	7	5	19	19	19	19
					MSC LUCY		IX205A			14-2							
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																	
USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>							LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
					MSC CANDICE		MF205W		7-2	2-2	4-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					EUROPE		MF206W		14-2	8-2	11-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					MAERSK SENANG		207W		21-2	15-2	18-2	5	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																	
MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosecuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>							LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
					MSC BIANCA		MC203A		26-1	21-1		24-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC AVNI		MC204A		2-2	28-1		31-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					MSC SHREYA B		MC205A		9-2	4-2		7-2	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																	
USA WEST COAST - 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 - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: <i>Port of Spain</i> . Repubblica Domenicana: Rio Haina. Cuba: <i>Mariel</i> (Servizio via Cristobal/ Port of Spain) Guyana: <i>Georgetown</i> . Surimane: <i>Paramaribo</i> . Barbados: <i>Bridgetown</i> . <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>							LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
					MSC BIANCA		MC203A		26-1	21-1		24-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC AVNI		MC204A		2-2	28-1		31-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					MSC SHREYA B		MC205A		9-2	4-2		7-2	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																	
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). <u>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</u>							LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
					MSC LAURA		NL201R		22-1		21-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC MAUREEN		NL202R			30-1		29-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					MSC YOKOHAMA		NL203R			6-2		5-2	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																	
CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosecuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!)							NA	LI	GE								
					MSC BRIANNA		CX202A		15-1	16-1	17-1						
					MSC TAMARA		CX203A		22-1	23-1	24-1						
					MSC ANNICK		CX204A		29-1	30-1	31-1						
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mom-basa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.							SP	GE	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
					MSC CLAUDIA		YY201R		Vedi		10-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
					MSC CHARLOTTE		XA204R	28-1	Serv. 8bis			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
					T.B.N.				16-1			5	19	19	19	19	
					MSC CLAUDIA		YY202R			18-1							
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
MAR ROSSO - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosecuzioni interne). EAST AFRICA - Mom-basa, Dar es Salaam (e prosecuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosecuzioni interne), Ennore (e prosecuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.							GE				CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
					MSC JEMIMA		AL202A	10-1	FROM GENOVA BETTOLO NO HAZARDOUS CARGO/ NO INTERMODAL CARGO		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					MSC RHIANNON		AL203A	17-1		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					MSC FIAMMETTA		MW202A	18-1			5	19	19	19	19		
					MSC NURIA		MW203A	25-1									
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.							LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS		
					MSC ADELAIDE		ME204A	1-2		30-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					MSC VITTORIA		ME202W			16-1		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					MSC TOMOKO		ME203W			23-1		19	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																	
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.							CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS		
					MSC BIANCA		MC204A	28-1	30-1	25-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
					MSC AVNI		MC205A	4-2	6-2	1-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
					MSC SHREYA B		MC206A	11-2	13-2	8-2		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 SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1. 11				LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS
	MSC NURIA	MW203A	23-1	20-1	25-1		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC MARTA	MW204A	30-1	27-1	1-2		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	T.B.N.	MW205A	6-2	3-2	11-2		5	9	19	11	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9. 12				CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
	MSC BIANCA	MC204A	28-1	30-1	25-1				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC AVNI	MC205A	4-2	6-2	1-2				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC SHREYA B	MC206A	11-2	13-2	8-2				19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 13				SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	APL PHOENIX	ONNC3E		20-1	15-1			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC SINDY	MA202A		27-1	29-1			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	APL DETROIT	ONNBFE		3-2	5-1			19	(Via SP)	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 13 BIS				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CLAUDIA	YY154R					19-1						
	MSC CLAUDIA	YY155R					26-1						
	MSC CLAUDIA	YY156R					5-2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe. 14				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC GULSUN	FJ151E			Vedi	14-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC DITTE	FJ152E			Serv.	20-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	T.B.N.	FJ201E			16	27-1	15	19	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka. 14 BIS				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC CHARLOTTE	XA202R	10-1	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC CHARLOTTE	XA203R	17-1	Serv.		Serv. 8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC CHARLOTTE	XA204R	24-1	16		Voy MM	19	19	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba. 15				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	MSC AZURIT F	YA203A		20-1		Vedi		Vedi		Vedi			
	MSC SIGMA F	YA204A		27-1		Serv.		Serv.		Serv.			
	MSC AZURIT F	YA205A		3-2		2		5		19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it MAROCCO - Casablanca. 16				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	MSC JENNY	YM203A	22-1		Vedi		Vedi		Vedi				
	MSC RIONA	YM204A	29-1		Serv.		Serv.		Serv.				
	MSC JENNY	YM205A	5-2		1		5		19				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro.. 17				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 ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura. 18				LI	GIT	GE	NA		VE	RA	AN	TS	
	MSC NURIA	MW203A	23-1	20-1	25-1	Vedi							
	MSC MARTA	MW204A	30-1	27-1	1-2	Serv.							
	T.B.N.	MW205A	6-2	3-2	8-2	4							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA										
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:		
	MSC ASLI	AE201A		11-1	10-12						HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC MARYLENA	AE202A		18-1	17-12			15-1					
	MSC ASLI	AE203A		25-1	24-12			22-1					
	MSC JEMIMA	AL202A	14-1	POLGE					17-1		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEMLIK, ALIAGA, PIRAEUS (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC JEMIMA	AL203A	21-1						24-1				
	MSC JEMIMA	AL204A	28-1						31-1				
	CONTSHIP TOP	AA202A		12-1	11-1			10-1			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC NIKOLETA	AA203A		19-1	18-1			17-1					
	T.B.N.	AA204A		26-1	25-1			24-1					
	MSC MALENA	AB202A		16-1	15-1			18-1	22-1		PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL, PORT SAID WEST, ALEXANDRIA (AICT), (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC PAMIRA III	AB203A		23-1	22-1			25-1	29-1				
	MSC GIANNINA	AB204A		30-1	29-1			1-2	5-2				
	SPIRIT OF CHENNAI	AM201A							13-1		DURRES (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.	AM202A							20-1				
	MAERSK HUACHO	152E						11-1			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
	MAERSK HIDALGO	201E						17-1					
	T.B.N.	202E						24-1					
	T.B.N.										GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.												
	CONTSHIP IVY	AY201A	13-1				11-1			10-1	MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.	AY202A	20-1				1-2		16-1	17-1			
	MANDO	AS202A		12-1	14-1			4-1			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC TIA	AS203A		19-1	21-1			18-1					
	MANDO	AS204A		26-1	28-1			25-1					
	MICHIGAN	AH202A							8-1		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MICHIGAN	AH203A							15-1				

L'AUTORITÀ MAM AL LAVORO SU DUE PROGETTI DI GRANDE IMPEGNO

Bari, interventi sul waterfront

E a Brindisi per la ristrutturazione del vecchio faro sull'isolotto Traversa

BARI – Il dipartimento tecnico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM) è al lavoro per avviare l'iter prodromico per la cantierizzazione di due progetti rilevanti, finalizzati a migliorare l'attrattività turistica e a consolidare e irrobustire il rapporto porto-città, fondamentale per produrre sinergie favorevoli sia per le attività portuali che per quelle urbane.

Porto di Bari - Dopo la recente notizia dell'ammissione a finanziamento da parte del MIMS (Ministero delle Infrastrutture e della



Nelle foto: Il faro di Brindisi e il piano del waterfront di Bari.

Mobilità Sostenibili), nell'ambito del PAC (Programma di Azione e Coesione) "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, del progetto denominato "Interazioni Porto Città: Parco del Castello - riconversione castello-porto", l'Ente portuale ha già avviato la fase due, quella cioè relativa alla progettazione definitiva e alla formalizzazione della convenzione.

La proposta dell'Ente, ammessa a finanziamento nell'ambito dell'Asse B "Recupero waterfront", nasce da un'intesa tra l'AdSP MAM e il Comune di Bari finalizzata ad estendere gli spazi a verde di pertinenza del castello normanno-svevo.

Si tratta dell'edificio simbolo della città di Bari, un'imponente fortezza che si erge ai margini della città vecchia, risalente al XIII secolo e oggi adibita a polo museale.

Il progetto dell'AdSP MAM si articola in due distinti interventi: il primo è la ridefinizione e il banchinamento dello specchio acqueo interno alla "darsena vecchia", necessario per riqualificare un ambito portuale sottoutilizzato e per ridisegnare la viabilità portuale

e le relative connessioni con la città. Il secondo intervento, invece, prevede l'interramento della rete stradale portuale, per un tratto di circa 600 metri, in affiancamento al sistema viario cittadino che verrà quindi spostato nell'area portuale, favorendo la connessione tra castello, aree verdi esistenti e aree portuali.

Attraverso l'intervento, l'AdSP MAM intende offrire al territorio una significativa opportunità non solo in termini di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, ma anche per la promozione delle risorse economiche, turistiche e culturali, in relazione al conseguente aumento del traffico di turisti nell'area portuale.

"Abbiamo incassato un risultato importantissimo per la città e per il suo porto, un risultato che anche va a premiare e a valorizzare il nostro lavoro - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Ricongiungeremo il castello con il suo mare, mediante la realizzazione - attraverso tecniche che ne minimizzano o ne annullano del tutto la percezione visiva - di due assi viari, urbano e portuale. Una vera e propria

opera di ricucitura delle due parti di territorio, realizzata tramite l'introduzione di attraversamenti pedonali a basso impatto visivo, nonché attraverso l'insediamento di attività urbane lungo le banchine portuali. Interventi mirati che ci porteranno a migliorare la connessione funzionale tra aree portuali e retro-portuali, a valorizzare i nostri beni architettonici e archeologici e ad arricchire l'appeal del territorio e della sua offerta turistica".

L'intervento è stato ammesso a finanziamento per quasi 4 milioni di euro, sulla linea di azione 3 "interventi di sistemazione e di riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali" e per circa 25 milioni di euro, sulla linea di azione 4 "Interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali", per un totale di € 28.092.857,43 complessivi sui € 28.500.000 richiesti.

Porto di Brindisi - L'AdSP MAM ha indetto la Conferenza di servizi in forma semplificata e modalità asincrona per l'acquisizione dei pareri propedeutici all'approvazione del progetto

"Lavori di ristrutturazione del Faro e delle strutture annesse presso le isole Pedagne".

Il progetto di ristrutturazione mira essenzialmente a tutelare e a conservare il pregio manufatto, contestualmente, a esaltarne tutte le potenzialità, rivenienti principalmente dalla sua eccezionale collocazione.

L'intervento si riferisce allo storico segnalamento marittimo denominato "Faro Rosso", realizzato nella metà del 1800 e ubicato sull'isolotto "Traversa", appartenente al nucleo di isole e affioranti rocciosi detto "Pedagne" che assieme alla Diga di Punta Riso, su cui è ubicato il "Faro Verde", di più recente costruzione, delimitano il porto di Brindisi e ne indicano l'obbligatoria via di accesso e di uscita.

L'Ente portuale, oltre a recuperare integralmente le funzioni originarie dello storico fanale, attraverso opere di consolidamento e ricostruzione delle strutture di fondazione murarie e di copertura, il rifacimento degli impianti tecnologici, dei rivestimenti murari interni ed esterni dei pavimenti e degli infissi, la revisione della lanterna e l'ampliamento del



punto di attracco dei mezzi nautici, intende valorizzare l'impianto morfologico d'insieme, esaltando il suo segno identitario quale possibile luogo di sintesi tra le attività di mera funzionalità con quelle tipiche dell'accoglienza e più in generale della fruizione pubblica. L'importo previsto è di 638 mila euro.

"Riporteremo il vecchio guardiano del mare agli antichi splendori - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi - e, nel pieno rispetto delle caratteristiche costruttive e dell'impianto strutturale esistente, lo trasformeremo in una struttura di straordinaria suggestione che, oltre

a raccontare a cittadini e turisti la sua storia e quella della città, potrà accogliere iniziative culturali ed essere luogo in cui praticare sport acquatici e attività legate al porto e al mare".

Trattandosi di un bene connotato da spiccati segni identitari, l'Ente portuale ha ritenuto opportuno convocare la Conferenza di servizi per valutare, congiuntamente con la Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio e con gli altri Enti interessati, tutti gli aspetti da tenere in conto, nelle successive evoluzioni progettuali, per assicurarsi i migliori risultati possibili, nei termini di una sua massima valorizzazione.

CON LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA E I LAVORI DELLA "FASE" DELL'AREA PORTUALE

R.C.M. "ribalta" Sestri Ponente



Elio Rainone

GENOVA – "Pronti a fare di Genova il simbolo dell'Europa che riparte dopo la pandemia. Un modello di best practices che, dalla gestione dei fondi alla sinergia istituzionale, alle tecniche di progettazione e costruzione dimostri che tutti possiamo uscire più forti dalle difficoltà". C'è entusiasmo, soddisfazione e grandi ambizioni, nelle parole con le quali Elio Rainone, amministratore unico della R.C.M. Costruzioni, l'azienda salernitana che, come consorzio esecutrice del Consorzio Stabile Grandi Lavori S.r.l., si è aggiudicata l'appalto integrato per la progettazione definitiva ed esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi alla Fase 2 del così detto Ribaltamento a mare nell'Area portuale industriale di Sestri Ponente a Genova, per un importo pari a € 338.665.867,82 bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidente.

Il Consorzio che ha indicato quali consorziate esecutrici le due aziende leader nazionali nel settore delle grandi infrastrutture portuali, R.C.M. Costruzioni e Fincosit, è capogruppo mandatario del Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito

con Consorzio Integra Società Cooperativa e Trevi S.p.a.. I lavori prevedono una prima fase con l'espansione delle aree industriali e la realizzazione di un nuovo bacino da 440 metri che consentirà anche la costruzione di navi di grandi dimensioni. Previsto, inoltre, anche il miglioramento dell'accessibilità via terra dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente, con lo spostamento della linea ferroviaria a monte.

Per R.C.M. Costruzioni si tratta di un ulteriore passo in un percorso di forte espansione, crescita e leadership nella realizzazione di opere infrastrutturali marittime. Dopo Cagliari, dove sono già iniziati i lavori per dotare la città sarda, in 390 giorni, di un Distretto della cantieristica, R.C.M. Costruzioni rafforza la propria presenza a Genova, dove ha aperto una propria sede, nella Torre Shipping, ed è già impegnata nei lavori per il miglioramento della viabilità portuale e nella creazione di una nuova Piattaforma industriale tra il pontile Delta del Porto Petroli di Multedo e l'area Fincantieri a Sestri Ponente.

Un considerevole programma di interventi che hanno portato l'azienda salernitana al primo posto in Italia nella classifica dei costruttori di opere marittime, nonché primi nel Mezzogiorno d'Italia e al 36° posto nella classifica generale dei TOP COSTRUTTORI, come emerso dalla classifica pubblicata nei giorni scorsi da "Il Sole 24 Ore". Basata su elaborazioni dei dati di bilancio dell'esercizio precedente (in questo caso il 2019), la graduatoria è la più completa e dettagliata mappa sul settore delle costruzioni disponibile in Italia. Stilata dalla società di ricerca Guarnari e commentata dagli analisti

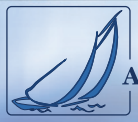
Aldo Norsa e Stefano Vecchiarino, il Report 2021 traccia la fotografia del settore delle costruzioni, in un anno, il 2020, dove alle croniche difficoltà il mondo delle costruzioni in generale ha dovuto fare i conti, causa emergenza Covid, con temporanee chiusure dei cantieri, in Italia e all'estero.

"Aver scalato significative posizioni nella classifica generale ci inorgoglisce e ci rende fieri di un lavoro fatto tra mille difficoltà che premia la scelta di non arretrare in investimenti e di non fermarci, studiando le soluzioni più idonee volte a garantire piena sicurezza in tutti i nostri cantieri - ha dichiarato Elio Rainone -. La classifica premia la nostra tenacia, l'impegno dei nostri tecnici e delle nostre maestranze con le quali condividiamo il risultato raggiunto". La classifica del Sole 24 Ore, inoltre, conferma la leadership raggiunta dalla società nella realizzazione di infrastrutture marittime. I lavori in corso nei porti di Ravenna, Napoli, Salerno, Genova, Cagliari, Palermo, Termini Imerese e quelli conclusi a Marina di Carrara, Civitavecchia, Gaeta e Taranto solo per citare alcuni dei cantieri, hanno affermato sul campo la professionalità ed il valore del gruppo salernitano che è prima secondo il Report del quotidiano economico in questo ambito. "La classifica non mi sorprende e premia la scelta di ampliare il nostro parco mezzi con attrezzature specialistiche di ultima generazione - ha concluso Rainone -. Solo negli ultimi due anni, la R.C.M. ha investito oltre 40 milioni di euro in macchinari ed attrezzature ed oggi è in grado di assicurare l'intera filiera produttiva all'interno del circuito aziendale, ricorrendo in outsourcing solo per le forniture".

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



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



green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

CON UN DECRETO DEL MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE

Ancora vietato pescare le oloturie

ROMA – Vietato pescare le oloturie. Lo stabilisce il decreto del Ministero delle Politiche Agricole, sollecitato da Marevivo, che vieta per tutto il 2022 di pescare, detenere a bordo, o trasbordare, esemplari di Holothuroidea, comunemente chiamati cetrioli marini.

Le oloturie vivono sui fondali marini e hanno un ruolo fondamentale nell'equilibrio dell'ecosistema. Questi organismi invertebrati riciclano, infatti, le sostanze nutritive presenti nei sedimenti e nella materia organica di cui si nutrono, distruggendola e scomponendola, esattamente come fanno i lombrichi sulla terra. Una volta espulsa dall'apparato digerente tale materia "trattata" diventa alimento



per alghe e coralli, oltre a favorire l'attecchimento di altri organismi ed aumentarne il benessere.

Uno studio pubblicato nel 2011 sul Journal of Geophysical

Research ha evidenziato come il processo di digestione delle oloturie conferisca ai loro rifiuti un pH leggermente basico e che quindi contribuisce a proteggere l'acqua che li circonda dal processo di acidificazione che gli oceani stanno soffrendo.

"La decisione è stata presa alla luce di un sempre maggiore prelievo della risorsa ittica in questione, che ricordo essere destinata principalmente ai mercati extracomunitari - osserva il senatore Francesco Battistoni che ha firmato il decreto -. Questo tipo di pesca potrebbe portare ad un impatto severo nelle aree ecologicamente di grande pregio, e questo avrebbe degli effetti negativi sulla biodiversità".

PER RISPARMIARE CARBURANTE E INQUINAMENTO

Torna la vela "rotativa"



Nella foto: Uno dei modelli del sito.

VALENCIA - L'idea non è nuova, e la ritroviamo anche su progetti più importanti degli anni passati: installare sulle moderne unità navali destinate a lunghe navigazioni, speciali "cilindri velici" verticali che grazie a un principio fisico ben conosciuto auto contribuiscono a dare una spinta in avanti allo scafo. Prima ancora che imperasse il diktat di ridurre l'inquinamento, furono varati modelli e anche un scafo na-

viganti dotate di uno o più cilindri, con buoni risultati. Realizzata dalla Bound4Blue, la vela è poco meno di 20 metri di altezza ed è stata installata sulla nave spagnola "La Naumon", con il programma di ridurre del 40% i consumi e quindi l'inquinamento.

Sul sito della Bound4Blue spagnolo si trovano molte informazioni sul sistema velico in questione, comprese le foto di navi con una, due o anche tre vele cilindriche. Il

sistema, viene spiegato, funziona in particolare dove i venti sono costanti e di una certa intensità, ma il controllo computerizzato assicura prestazioni valide anche in condizioni meno favorevoli. In compenso, dicono i critici, la vela verticale si conferma abbastanza critica in caso di mare molto mosso, quando le sue prestazioni diminuiscono e l'oscillazione con i duri colpi domare può metterla a rischio la stabilità.

PER OTTEMPERARE ALLE LINEE GUIDA DELLA UE

Merlo: urge il cold ironing



Luigi Merlo

ROMA – "L'elettrificazione delle banchine portuali rappresenta

oggi l'unica risposta realistica e concreta rispetto al tema energetico ambientale e portuale dando attuazione alle linee guida in sede comunitaria, ma, secondo Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, quella del cosiddetto cold ironing, è una scelta obbligata: i Ministeri competenti hanno stanziato le risorse necessarie per realizzare le infrastrutture ma rischiano subire pesantissimi ritardi con uno scenario a macchia di leopardo, caratterizzato in alcuni casi da assenza di progetti, oppure progetti già superati non in grado di rispondere alle reali esigenze.

"Pressoché la totalità delle navi da crociera, una quota crescente di traghetti e molte navi cargo - afferma Merlo - in porto potrebbero già

oggi collegarsi alla rete elettrica delle banchine in quanto già predisposte. Ma sono necessarie risposte e indicazioni chiare che solo una regia unica nazionale anche fra i Ministeri competenti è in grado oggi di sbloccare: occorre cioè una struttura in capo al MIMS in grado di predisporre progetti adeguati, garantire la tempestività degli appalti e, attraverso un rapporto strutturale con i fornitori di energia, assicurare forniture adeguate al fabbisogno di energia per ogni porto".

Risposte altrettanto rapide dovranno essere fornite in tema di costi di queste "forniture" di energia oggi troppo alti per le navi e incompatibili rispetto a costi più bassi derivanti dall'utilizzo, come accade oggi, del carburante tradizionale.

GRAZIE AL CONTRIBUTO DI NUMEROSE IMPRESE LIVORNESI

Il Ca' Moro rinascerà in Darsena

Il ristorante galleggiante dove lavoravano ragazzi down, affondato ad agosto, sarà sostituito da uno nuovo



LIVORNO – È stata un'esperienza che ha richiamato commenti positivi da tutta Italia e per un po' ha dato anche speranza a un nutrito gruppo di ragazzi down. Ma le vicende del Covid hanno messo alla frusta i ristoranti e anche quello galleggiante in Darsena, il Ca' Moro ricavato da un vecchio

peschereccio, non ce l'ha fatta. Privato di manutenzione e di controlli è affondato nell'agosto scorso, ed ha rappresentato un problema burocratico difficile anche per la sua rimozione. Adesso, finalmente si è arrivati al programma di demolizione, illustrato in Comune. Il relitto della cooperativa sociale Il Parco

del Mulino - dove lavoravano 5 ragazzi down come camerieri oltre ad altre quattro persone - affondato il 20 agosto scorso nello specchio d'acqua antistante piazza del Pungiglione, sarà demolito sul luogo e i rifiuti avviati allo smaltimento. I fondi raccolti in una gara di solidarietà cittadina, circa 139 mila euro, saranno destinati a proseguire il programma "Lavoro" della Cooperativa, con un nuovo ristorante galleggiante.

La vicesindaca Libera Camici e le assessorie all'Ambiente Giovanna Cepparello e al Porto Barbara Bonciani, insieme al consigliere regionale Francesco Gazzetti, hanno precisato come la firma del protocollo con il Comune e tutti gli enti e le aziende interessate abbia finalmente dato il via alle operazioni di demolizione del Ca' Moro, che tra gennaio e febbraio saranno portate a termine.

Per la rimozione del peschereccio si sono mobilitati: Comune di Livorno; Autorità di Sistema Portuale MTS; Regione Toscana; Capitaneria di Porto; Vigili del fuoco; Arpat; Guardia di Finanza Sez. Navale; Impresa Tito Neri srl; Labromare srl; SubSea Livorno Srl; Aamps Spa; STILM di ing. Launaro.

Tre realtà imprenditoriali, Neri, Labromare e Stilm, lavoreranno a titolo gratuito: la prima seguirà la complessa parte di demolizione dell'imbarcazione tramite pontone direttamente dallo specchio acqueo portuale, assistita da Labromare che gestirà l'antiquamento, il trasporto ed il trattamento dei rifiuti, mentre Stilm coordinerà la parte di sicurezza.

L'obiettivo della cooperativa sociale "Il Parco del Mulino" è di far rinascere il Ca' Moro 2.0 con l'acquisto di una nuova barca o con il definitivo trasferimento a terra.



Mario Mattioli

ROMA – "Nel confermare che Confitarma è sempre stata assolutamente favorevole alle misure che il Governo ha adottato per fronteggiare la pandemia, anche quelle prese in questi giorni - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - manifestiamo la viva preoccupazione dell'armamento nazionale per le conseguenze che tali norme potranno avere sui lavoratori marittimi e sull'operatività delle nostre navi se, nella loro pratica applicazione, non si terrà in debita considerazione la specificità del lavoro marittimo. Mi riferisco, in particolare, alle nuove disposizioni che impongono, dal 10 gennaio 2022, il possesso del Super Green pass per viaggiare sui mezzi di trasporto e, dal 1° febbraio 2022, la riduzione della durata della certificazione verde da 9 a 6 mesi".

In proposito, i casi che è assolutamente necessario tutelare al fine di evitare notevoli problematiche a lavoratori marittimi e compagnie di navigazione sono:

- Lavoratori marittimi italiani, comunitari e non comunitari vaccinati con vaccini approvati da EMA e AIFA o con quelli riconosciuti equivalenti dal Ministero della Salute a cui, dal 1° febbraio 2022, in ragione della riduzione della

validità da 9 a 6 mesi, scadrà la certificazione verde durante il loro imbarco. Tali marittimi, essendo imbarcati, non hanno quasi mai la possibilità di effettuare la terza dose. Pertanto, è necessario che gli sia consentito di continuare a lavorare sulle navi di bandiera italiana fino al loro sbarco e, con riferimento ai marittimi residenti in Italia, di poter utilizzare gli usuali mezzi di trasporto per il loro rimpatrio e ritorno a casa (tutela che - come è noto - è anche prevista dalla Convenzione Internazionale del Lavoro Marittimo (MLC, 2006);

- Lavoratori marittimi non-comunitari non residenti nell'Unione europea, che non possono accedere ai vaccini approvati da EMA e AIFA o con quelli riconosciuti equivalenti dal Ministero della Salute. In molti Paesi non-UE, da cui proviene un numero molto consistente di marittimi imbarcati sulle navi di bandiera italiana, non è possibile accedere ai vaccini sopra citati, ma si utilizzano altri vaccini che, seppur riconosciuti dall'OMS, non consentono di ottenere la certificazione verde. Sarebbe necessario consentire a tali marittimi, qualora sbarchino sul territorio italiano, di poter accedere agli usuali mezzi di trasporto, anche se vaccinati con vaccino non approvato da EMA e comunque con un tampone negativo, unicamente ai fini del loro rimpatrio nel Paese di residenza.

Ulteriori gravi problematiche potrebbero determinarsi qualora dovesse essere introdotto l'obbligo vaccinale ai fini dell'accesso ai luoghi di lavoro, senza tenere debitamente conto delle summenzionate peculiarità del lavoro marittimo.

Per tale ragione, se verrà introdotto tale obbligo vaccinale, sarà assolutamente necessario prevedere adeguate soluzioni per le fattispecie sopra menzionate. In particolare:

- In analogia a quanto previsto con la circolare congiunta MIMS/Ministero della Salute del 14 otto-



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

green
newsgreen
newsgreen
newsgreen
newsgreen
news

NEL CONSUETO RAPPORTO DELL’AUTOMOBILE CLUB D’ITALIA

Bene l’usato auto

Incrementi a due cifre per tutte le categorie di veicoli

ROMA – Segno positivo a dicembre per il mercato dell’auto di seconda mano che chiude con un incremento a due cifre il bilancio dell’intero anno 2021 (+13,2% rispetto al 2020. Ma se si prende a confronto il 2019, anno pre-Covid, viceversa, si registra un calo del 2,3%). A dicembre i passaggi di proprietà di autovetture al netto delle minivolture (trasferimenti temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita al cliente finale), hanno registrato un aumento del 3,6%. Per ogni 100 autovetture nuove ne sono state vendute 263 usate nel mese di dicembre e 200 nel corso dell’intero anno. I passaggi di proprietà lo scorso anno, quindi, hanno doppiato le prime iscrizioni. A fronte di una chiusura mensile in negativo, al contrario, bene il consuntivo annuale del mercato dei motocicli di seconda mano. I passaggi di proprietà di motocicli, sempre al netto delle minivolture, hanno messo a bilancio a dicembre un decremento mensile dello 0,9%, risultato negativo che consente al

settore, tuttavia, di raggiungere un brillante +20,6% nell’anno 2021. A consuntivo dell’intero 2021 il mercato dell’usato rileva incrementi in tutti i segmenti rispetto al 2020: +13,2% dei passaggi di proprietà netti per le autovetture, +20,6% per i motocicli e +14,6% per tutti i veicoli. Diversa la situazione in confronto al 2019: è stato registrato un calo solo per le autovetture, -2,3%, rispetto a crescite del 18,2% per i motocicli e dell’1,7% per tutti i veicoli. Riguardo alle alimentazioni le autovetture nuove ibride a benzina, con una quota pari al 32,3% del mercato nel mese di dicembre (28% nell’intero anno), si pongono ancora al primo posto superando le vendite di auto a benzina e diesel, con incidenze rispettivamente, al 27,5% e 19,8%. Le vetture elettriche hanno raggiunto quota pari al 6,8%, (dal 4,9% di dicembre 2020), chiudendo il 2021 con una percentuale sul totale pari al 4,6%, allo stesso tempo, tuttavia, hanno fatto evidenziare la prima flessione, -4%, dopo svariati mesi di crescita esplosive, coincidente

con l’esaurimento degli eco bonus. Pesanti contrazioni a due cifre per le nuove iscrizioni di auto diesel ed a benzina in confronto a dicembre 2020 (rispettivamente -51,6% e -49,2%), a fronte di crescite a due cifre per le vetture ibride. Nel mercato dell’usato prevalgono ancora le alimentazioni tradizionali (diesel e benzina); la quota dell’ibrido a benzina continua a crescere di consistenza (3,4% a dicembre 2021 e 2,3% nell’intero anno). Le auto diesel primeggiano nettamente nelle minivolture (54,5% di quota a dicembre 2021 e 56,3% nel 2021), nonostante si evidenzino un calo dell’incidenza sul totale in confronto a dicembre 2020 (era il 56,7%). La quota di auto ibride a benzina per le minivolture ha raggiunto il 3,7% a dicembre 2021, nel complesso nell’anno è stata pari al 2,5%. I dati sono riportati nell’ultimo bollettino mensile “Auto-Trend”, l’analisi statistica realizzata dall’Automobile Club d’Italia sui dati del PRA, consultabile sul sito www.aci.it

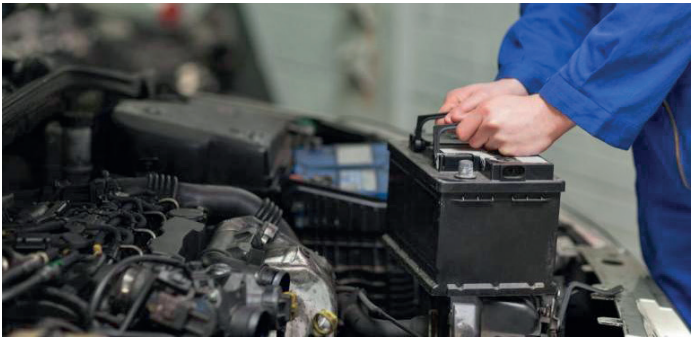
Flessione nel mese di dicembre per le radiazioni del settore delle quattro ruote che hanno messo a bilancio un decremento mensile del 9,2%. Il tasso unitario di sostituzione è stato pari a 1,27 nel mese di dicembre (ogni 100 auto iscritte ne sono state radiate 127) e a 0,98 nell’intero 2021, pertanto, per il sesto mese consecutivo, le radiazioni hanno superato le prime iscrizioni.

Positivo il dato registrato dalle radiazioni nel settore delle due ruote, in aumento a dicembre del 10% rispetto all’analogo mese dell’anno precedente. Nell’intero anno 2021, a confronto con il 2020, per le radiazioni si segnalano incrementi complessivi del 13,8% per le autovetture, del 24,1% per i motocicli e del 14,6% per tutti i veicoli. Rispetto al 2019

sono stati rilevati cali del 3,2% sia per le autovetture sia per tutti i veicoli, a fronte di un aumento del 2,5% per i motocicli. Tenuto conto del saldo positivo per le autovetture tra prime iscrizioni e radiazioni, (circa 28.600 unità), si prevede un nuovo lieve incremento del parco circolante al 31-12-2021 di circa lo 0,2% in confronto al parco autovetture al 31/12/2020.

DA RICHIEDERE SULLA PIATTAFORMA DEL MINISTERO

Revisioni auto, c’è un mini-bonus



ROMA – Dal mese di novembre 2021, il costo della revisione delle autovetture è aumentato di quasi dieci euro. Per far fronte all’aumento dei prezzi il governo ha previsto un bonus revisione, noto anche come buono veicoli sicuri. Si tratta di un bonus dal valore di 9,95 euro che di fatto assorbe l’aumento dei prezzi. Per richiedere il buono sarà necessario collegarsi alla piattaforma Buono veicoli sicuri. È possibile richiedere il bonus per le revisioni effettuate da inizio novembre, quando è scattato l’aumento dei prezzi, per i tre anni successivi. Il bonus è concesso per un solo mezzo e per una sola volta. Per presentare la domanda bisogna collegarsi alla piattaforma e accedere alla stessa attraverso lo Spid, la Carta d’identità elettronica o a Carta nazionale dei servizi. Effettuato l’accesso basterà compilare il modulo. Il rimborso verrà accreditato sul conto corrente del richiedente.

CON LA PUBBLICAZIONE SULLA GAZZETTA UFFICIALE

Codice della strada, le modifiche

Inasprite molte sanzioni e nuove regole anche per i monopattini e i neo-patentati

ROMA – Sono molte le modifiche apportate al Codice della strada con l’ultimo decreto appena pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, in vigore dal 1 gennaio scorso. Una delle novità del Codice della strada 2022 riguarda la durata del foglio rosa, che passa da 6 a 12 mesi; è così possibile tentare l’esame di pratica per 3 volte (anziché 2). Per chi guida con il foglio rosa, ma senza la presenza in auto di una persona già patentata, la sanzione prevista va da 430 a 1.731 euro. Inoltre scatta il fermo amministrativo del mezzo della durata di tre mesi. Una volta superato l’esame e presa la patente i neopatentati (qui tutte le regole per i neopatentati) potranno guidare auto da 55 a 95 cavalli. Questo limite deve essere rispettato per un anno dal conseguimento della patente di guida. È stata inasprita la multa per chi

parcheggia al posto riservato ai disabili senza averne diritto. Si rischia una sanzione che va da 168 a 672 euro e vengono scalati ben 6 punti della patente (prima erano 2). Nel caso in cui soggetti con disabilità troveranno le loro aree di sosta occupate, questi potranno parcheggiare nelle strisce blu senza dover pagare la sosta ma esponendo ovviamente il documento che certifica la condizione di disabilità. Sono stati inoltre introdotti tre nuovi divieti di sosta: non si potranno occupare gli spazi che sono riservati alla sosta o fermata degli scuolabus, quelli per le auto elettriche e le strisce rosa. A proposito di quest’ultime, è inoltre previsto un aumento proprio delle strisce rosa, ossia i parcheggi destinati alle donne in gravidanza o neo-mamme, il cui numero viene aumentato anche nelle città.

È ovviamente confermato per tutti guidare usando il telefono cellulare, ma con l’aggiornamento al Codice della strada il divieto è stato esteso anche all’utilizzo di computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi. Sono inoltre previste sanzioni che vanno da 52 a 204 euro di multa per chi getta rifiuti dai veicoli in movimento. Per chi viaggia su una moto, di qualsiasi cilindrata, senza casco la sanzione oscilla dai 83 ai 332 euro. Nel Codice della strada aggiornato è stato regolamentato anche l’uso del monopattino: scatta il divieto di parcheggiare i monopattini sui marciapiedi ma è prevista in città la creazione di aree apposite. Il limite di velocità scende da 25 a 20 km/h mentre nelle zone pedonali il limite si abbassa ulteriormente a 6 km/h.

DALLA CLASSIFICA CICLICA DI ALPHALINER RIPRESA IN QUESTI GIORNI DAI MEDIA NAZIONALI

Flotte TEUs, la corsa al primato

MSC sta superando Maersk e punta in particolare a rafforzare il proprio network terminalista in Africa - Gli ordini delle compagnie mondiali

	TOTALE		UNITÀ COMMISSIONATE AI CANTIERI		
	TEU	NAVI	TEU	NAVI	CRESCITA %
1 Maersk	4.279.305	736	255.100	25	6,0%
2 MSC (Mediterranean Shg Co)	4.261.787	637	999.808	60	23,5%
3 CMA CGM Group	3.169.724	567	491.657	54	15,5%
4 COSCO Group	2.934.447	480	585.272	32	19,9%
5 Hapag-Lloyd	1.746.772	252	415.120	22	23,8%
6 ONE (Ocean Network Express)	1.547.885	211	321.692	24	20,8%
7 Evergreen Line	1.477.644	204	607.406	67	41,1%
8 HMM Co Ltd	819.790	75	161.088	12	19,6%
9 Yang Ming Marine Transport Corp.	662.047	90	59.300	5	9,0%
10 Wan Hai Lines	415.578	147	251.368	41	60,5%
11 Zim	413.862	109	310.520	33	75,0%

Fonte: Alphaliner

GINEVRA – Qui nella sede della MSC (Mediterranean Shipping Company) di Gianluigi Aponte se ne parla poco, almeno ufficialmente: ma ormai tutti i media che si occupano di shipping strolitano sull’aumento della flotta dell’armatore italo-svizzero con previsioni tutte orientate sul possibile, prossimo scavalco del gruppo Maersk al primo posto della classifica mondiale. Sul tema anche il quotidiano della Confindustria Il Sole24Ore ha dedicato un paio di paginate nell’edizione di domenica scorsa, partendo dall’analisi delle flotte

mondiali e dall’operazione in corso da parte di MSC per l’acquisto della flotta Bolloré African Logistics, con opzione che si chiuderà entro il 31 marzo prossimo. Bolloré è il gruppo francese della logistica più importante sui mercati dell’Africa Occidentale, ha 15 terminal intermodali, 20 mila dipendenti, di cui 8 mila in Africa: dove peraltro anche MSC è ben posizionata con 4 terminal in Costa d’Avorio, Marocco, Nigeria e Togo. Se l’acquisizione di Bolloré rappresenta un potenziamento strategico di primo piano su un mercato che tutti gli analisti ve-

dono di prossimino decollo, gli ordini di costruzione di nuove navi portacontainer (vedi la tabella di Alphaliner, riportata anche dal Sole24Ore) confermano che MSC sta facendo costruire 60 navi contro 25 di Maersk, il che pareggerebbe i conti ma porterebbe Aponte ad avere una potenzialità maggiore nel numero dei TEUs. Come curiosità, dalla tabella si evince che la compagnia con il maggior numero di navi ordinate è attualmente Evergreen, settima al mondo nella classifica ma destinata a crescere rapidamente. Anche l’israeliana Zim, 11° nella classifica, sta facendo un notevole



sforzo con ordini di nuove navi percentualmente più alto di tutte. Quale il significato di questa analisi globale? Prima di tutti, l’incremento degli ordini risponde al criterio di aver fiducia nello sviluppo dei traffici container malgrado la pandemia mondiale sia ancora in corso. Poi c’è da rilevare che in questi due anni di Covid le compagnie di navigazione del settore hanno registrato fatturati eccellenti, con utili che le hanno ampiamente ripagati - secondo gli analisti - dei precedenti anni di perdite. Va anche considerato che un po’ tutti gli analisti prevedono un futuro di forti traffici con l’Africa, che presto o tardi uscirà dall’attuale condizione di campo di battaglia per cercare di raggiungere livelli di vita occidentali. Prevista infine (o almeno sperata) la pacificazione del medio oriente, che è stato fino al recente passato - e in parte continua ad essere - un buon sbocco per le esportazioni italiane.

A.F.



FGS
FLUID
GLOBAL
SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

**POMPE
E UNITÀ COMPLETE**

**PARTI DI RICAMBIO
E ACCESSORI**

**SERVIZI
E MANUTENZIONI**

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

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

PER CHI PRENOTA L'ESTATE ENTRO IL 31 MARZO

Cala de' Medici, un mese di regalo



Nella foto: Cala de' Medici.

ROSIGNANO – È considerato, a ragione, uno dei migliori porti turistici d'Italia, con attenzione particolare dedicata ai fruitori degli ormeggi e con una rivitalizzazione in pieno svolgimento anche del "villaggio" a terra. Così Cala de' Medici, sotto la gestione di Matteo Italo Ratti sta già attivandosi per la prossima stagione turistica con una serie di iniziative che vanno anche all'offerta di tariffe particolari (con un mese di

attracco in omaggio) per chi prenoterà per la prossima estate entro il 31 marzo. C'è da credere che primi ad approfittare dell'offerta saranno anche gli ultimi, perché il porto è già saturo sia di barche italiane che straniere.

In questi ultimi anni Cala de' Medici ha vitalizzato tutte le sue attività servizio: dal cantiere navale allo Yacht Club, fino ai supporti diretti per le necessità quotidiane di bordo: lavanderie, piccole ripara-

zioni, Valeria, alimentari, food etc. Una cura particolare viene dedicata all'addestramento del personale di banchina, molti in grado anche di salire a bordo per facilitare le operazioni di ormeggio. Non mancano farmacia e distributore di carburante. E per gli utenti del porto uno degli elementi più positivi è rappresentato dal generale clima di efficienza e di cordialità: quasi da grande famiglia più che da parcheggio di barche.

GRAZIE AI SUOI RIVOLUZIONARI JET MARINI ELETTRICI SUBACQUEI

Fine anno OK per SEALENCE



BUCCINSCO (Milano) – La startup Italiana SEALENCE comunica "risultati eccezionali" peraltro ottenuti in un anno difficile come quello che si sta concludendo ed in piena recrudescenza della pandemia. La proposta dei jet marini elettrici sta incontrando sempre più interesse.

Le recenti campagne di recruitment hanno portato il team a superare le 35 risorse - e risultano ancora aperte almeno altrettante posizioni - le previsioni contenute nel piano industriale 2021-2026 sono state ampiamente rispettate e la società comunica di avere già nel cassetto un portafoglio ordini che copre il 40% dell'intero budget 2022.

Fra i tanti posti di cantieri e compagnie navali che affidano la propulsione delle loro imbarca-

zioni ai jet elettrici DeepSpeed, fa eco il recente comunicato di FPT Industrial (Iveco Group) che annuncia la sua presenza al CES di Las Vegas portando due dei suoi best-case di maggior successo, un assale elettrificato nato dalla jv con la statunitense Nikola Motors e la propulsione del futuro, in collaborazione proprio con la SEALENCE.

Le prossime sfide dichiarate dal ceo William Gobbo riguarderanno adesso l'internazionalizzazione, già in atto con l'apertura delle sedi nella Silicon Beach (USA) e di Shanghai (CHINA), ed il passaggio da startup ad industria che avverrà anche tramite un processo di acquisition-hiring, che peraltro risulta già avviato. In una intervista rilasciata ad una nota testata giornalistica, infatti, William di-

chiarava di voler

"cogliere oppor-

tunità di crescita

per linee esterne,

attraverso l'ac-

quisizione di

aziende ad ele-

vate competenze

specialistiche o

elevato contenu-

to tecnologico"

coerentemente

alla vision per

cui l'Italia è fon-

te di tantissima

innovazione ma

risente di un

tessuto finan-

ziario incapace

di selezionare

e spingere sul-

le iniziative più

meritevoli e por-

tarle a compete-

re sullo scenario

globale.

La startup ha annunciato un piano di investimenti da oltre 50 milioni di euro nei prossimi anni, sostenuti in parte dall'emissione di un nuovo Convertendo ad inizio 2022, che arriva dopo il sold-out del precedente in soli 4 giorni dal collocamento e due campagne di crowdfunding milionarie anche queste concluse in tempi record.

In tutto questo fermento di iniziative, la startup ha fatto anche sapere che il proprio laboratorio viaggiante SEALab #2 - che si poteva provare all'ultimo Salone di Genova e di cui da qualche giorno circolano in rete delle riprese amatoriali - durante uno dei test programmati ha toccato i 40 nodi impiegando meno dell'80% della potenza del jet.

L'autoraddrizzante per i gommoni "rescue"



Nella foto: L'impianto a poppa di uno dei nuovi semirigidi che stanno sostituendo alcuni dei vecchi Zodiac della Guardia Costiera.

ROMA – La Guardia Costiera italiana sta dotando tutti i propri gommoni addetti alle operazioni SAR (salvataggi e soccorso) di un sistema di autoraddrizzamento che interviene automaticamente in caso di ribaltamento.

Il sistema è costituito da un cuscino autogonfiabile saldamente assicurato su un roll-bar d'acciaio piazzato sopra la zona dei motori. In navigazione il cuscino è appiattito in quanto vuoto d'aria: in caso di ribaltamento del mezzo - non infrequente in condizioni del mare molto agitato e di onde di fianco - una valvola collegata a una bombola d'aria compressa provvede a gonfiare istantaneamente il cuscino. Il gommone viene così a trovarsi in equilibrio precario con le teste dei motori fuori dall'acqua e basta lo stesso moto ondoso a rimetterlo in assetto. Secondo le prove, spesso la manovra è abbastanza veloce da non far nemmeno spengere i motori.

A VIAREGGIO IL PUNTO SULLA SCUOLA VALENTIN MANKIN

I successi dell'anno per i giovani velisti



Nella foto: I giovani velisti di Viareggio con i vertici del sodalizio.

VIAREGGIO – Anche il 2021 è stato sicuramente un anno molto particolare e impegnativo che, con tutte le disposizioni e le regole sanitarie da seguire, non ha ancora finito di metterci a dura prova - scrive il report del club nautico viareggino - ma la Velaha saputo anche questa volta confermarsi uno sport bellissimo, formativo e sicuro. Così come il Club Nautico Versilia che, grazie alla scrupolosa attenzione e al rispetto rivolto alle sanificazioni, ai dispositivi di distanziamento, al pieno rispetto dei Protocolli FIV e dei Ministeri della Salute e dello Sport, e all'impegno di rendere la propria sede sempre più ospitale e accogliente con ulteriori attenzioni ai servizi offerti, si è confermato fra i luoghi più sicuri e organizzati, sia a terra che in acqua, un vero punto di riferimento per i propri Soci e per tutti gli Amici.

Determinato ad avere un futuro sempre più prestigioso e sperando di tornare presto alla normalità, il sodalizio viareggino presieduto da Roberto Brunetti si appresta quindi a chiudere un'altra stagione di successi, e, in attesa di ufficializzare il programma agonistico per il 2022, ripercorre, come da tradizione, le tappe principali del 2021, un anno ancora in parte condizionato dalla pandemia che in alcuni casi ha imposto il rinvio di alcune manifestazioni, in altre una diversa organizzazione degli eventi, ma non ha impedito le soddisfazioni e gli ottimi risultati.

Segue un lungo elenco di successi dal quale estrapiamo la parte relativa ai giovani della Scuola Vela Valentin Mankin che, nata nel 2016 dalla sinergia fra Club Nautico Ver-

silia, Circolo Velico Torre del Lago Puccini e Società Velica Viareggina, si ripropone di essere un volano per il turismo versiliese e promuovere lo sport velico fra i giovanissimi. Il 2021, infatti, è iniziato con l'ottimo esordio della Squadra 420 della Scuola Vela Mankin impegnata in Liguria nella Regata Internazionale "420 & 470 The Carnival Race" (podio centrato da Adalberto Parra e Arianna Fubiani, terzi classificati nel Gruppo Misto) e con quello della Squadra Optimist all'International Genoa Winter Contest (con Eva Querzolo, alla sua prima regata, sul podio come seconda femminile nella categoria Pre-Agonisti).

Se nei primi mesi dell'anno i giovani velisti Optimist e 420 hanno potuto proseguire regolarmente gli allenamenti sul Lago di Massaciuccoli e le numerose regate in trasferta, la Vela d'Altura è stata fermata dal perdurare dell'emergenza sanitaria: considerando le ulteriori misure restrittive per il contrasto e il contenimento del Covid-19 ed in modo particolare l'inserimento della Città di Viareggio nella Zona Rossa, il Comitato Organizzatore ha, infatti, ritenuto opportuno rinviare la XLVI Coppa Carnevale - Trofeo Città di Viareggio e Coppa Carnevale Gran Crociera inizialmente prevista nello specchio acqueo antistante il porto viareggino a metà marzo.

La delusione per questo rinvio è stata subito compensata dalla soddisfazione per la qualificazione del timoniere Optimist Samuele Bonifazi alla Selezione Nazionale in vista dei Campionati Europeo e Mondiale

e dai risultati della Squadra 420 impegnata a Formia nel secondo dei quattro appuntamenti a livello nazionale di Coppa Italia validi per le qualificazioni ai Mondiali 2021.

CORA
TRASPORTI

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

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

NELL'OTTICA DI MANTENERE LE PERFORMANCE POSITIVE IN ATTO

Gioia Tauro avvia i lavori

Nasce così la struttura polifunzionale di ispezione frontaliere



Nella foto: Due giganti MSC in contemporanea in banchina.

GIOIA TAURO – Per mantenere positive le performance del porto di Gioia Tauro - sottolinea l'AdSP in una sua nota - si punta anche all'efficienza dei suoi servizi interni. Sono appena iniziati i lavori per la realizzazione di una struttura polifunzionale di controllo frontaliere PCF – Punto PED/PDI, all'interno dell'area portuale.

In attuazione al Regolamento UE 2017/625, relativo ai controlli sugli alimenti e sui mangimi, alle norme nazionali sulla salute e sul benessere degli animali nonché ai regolamenti sulle ispezioni dei prodotti fitosanitari, l'Ente guidato dal presidente Andrea Agostinelli ha pianificato, nella propria politica di sviluppo dello scalo, la costruzione

di un'area specifica strutturata, affinché sia garantito in modo strutturale un servizio necessario alla sicurezza pubblica.

Per un valore complessivo di 1,5 milioni di euro, i lavori sono stati aggiudicati dalla ditta F.M.B. Tubes srl, (capo gruppo di un consorzio) che dovrà completare l'opera entro 180 giorni lavorativi.

In base a quanto disposto dalla normativa vigente in materia, l'attività di controllo sanitario sugli animali e sulle merci alimentari, in ingresso nel territorio dell'Unione Europea, viene affidata al servizio sanitario nell'ambito delle strutture periferiche del Ministero della Salute.

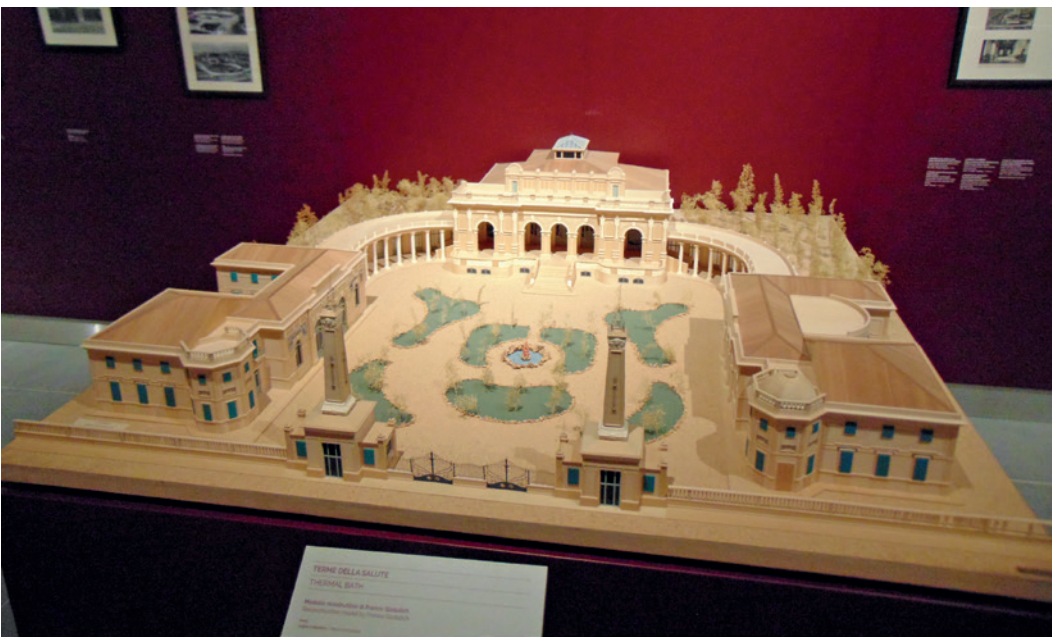
Considerata la centralità dello

scalo nel circuito dei traffici internazionali e la natura delle merci in transito nel porto di Gioia Tauro, il presidio della salute pubblica sulle merci destinate all'alimentazione e di origine animale competono al servizio veterinario presente nell'infrastruttura portuale calabrese.

Al fine, quindi, di dotare lo scalo di un'attività essenziale e per favorire l'organizzazione delle relative ispezioni di laboratorio, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha puntato alla realizzazione di appositi locali in ambito portuale, all'interno dei quali saranno analizzate le merci per prevenire eventuali contaminazioni o l'immissione al consumo di prodotti non igienicamente a norma.

COSÌ LIVORNO RECUPERA IL SUO PASSATO

Terme del Corallo, c'è il piano



LIVORNO – È stato uno dei punti di aggregazione del turismo d'élite dell'ottocento, grazie all'acqua termale delle fonti del Corallo - ormai scomparse - e della loro fama in tutta Italia. Poi lustri di colpevole abbandono, fino ai saccheggi e al crollo di alcune delle costruzioni. Ma finalmente sembra esserci in futuro di rinascita per le Terme del Corallo: rinascita che comincerà

dall'abbattimento del cavalcavia, sciaguratamente costruito proprio a ridosso del complesso. Lo ha annunciato il sindaco Salvetti nella conferenza di fine anno: e si è già al lavoro per un nuovo cavalcavia, da realizzare più a Sud del complesso, probabilmente dove adesso c'è l'obsoleto passaggio a livello di via del Levante.

Nel plastico delle terme (qui

sotto) custodito nel museo livornese degli ex Bottini dell'Olio, la bellezza del complesso appare intatta la loro architettura. È evidente che l'abbattimento del cavalcavia restituirà respiro l'ingresso dell'anfiteatro che si apre sulla costruzione centrale delle terme: con il programma di rivitalizzare il tutto, una volta restaurato, per funzioni turistiche e culturali.

FINALMENTE ARRIVATO AL SITO DI DEMOLIZIONE

Il relitto Berkan a Piombino



Nella foto: Le operazioni di smantellamento del relitto a Ravenna.

PIOMBINO – Sono sbarcati in questi giorni i principali spezzoni del relitto della "Berkan B", fatto a pezzi a Ravenna dopo una lunga odissea che ha condizionato lo sviluppo dello scalo ed è stata risolta grazie all'intervento dell'ammiraglio Caligiore del nucleo operativo del ministero dell'Ambiente. Trasportati dall'Adriatico al porto livornese con la chiatta specializzata che ha ospitato anche l'ultimo settore di 800 tonnellate, i pezzi della nave turca naufragata nel 2017 sono in fase di sbarco per

la demolizione da parte di PIM.

Il viaggio della chiatta da Ravenna a Piombino è stato travagliato per il maltempo, che ha costretto il convoglio a cercare più volte ridosso sottoposta. Ma Piombino è l'unico porto italiano, insieme a Genova, autorizzato alle demolizioni navali sulla base delle normative UE, ed a Piombino si attendono anche i resti di altre 5 navi che fanno ancora parte del "cimitero navale" alle porte di Ravenna: una realtà che ha condizionato a lungo lo sviluppo

dell'avamposto di quello scalo per altri versi tra i più importanti dell'intero Adriatico centrale.

La demolizione della "Berkan B" e il trasferimento dei suoi settori alla PIM di Piombino è stata salutata con sollievo e soddisfazione dal presidente della AdSP dell'Adriatico Centro-Settentrionale dottor Daniele Rossi che ha combattuto sul tema una dura battaglia per anni, con riflessi anche a livello di magistratura.

IL MESSAGGIO DELL'AMMIRAGLIO CARLONE ALLE CAPITANERIE

Rinnovare il Corpo nel solco nella tradizione

Pubblicato anche il calendario Guardia Costiera 2022



Nicola Carlone

ROMA – 156 anni di storia nel segno dell'innovazione e della tradizione. A spiegarlo, in un'intervista esclusiva sul Notiziario della Guardia Costiera, è il nuovo comandante generale, l'ammiraglio Nicola Carlone, che traccia la rotta per le sfide del Corpo presenti e future. «Siamo una bella realtà e stare dietro a

questa macchina complessa sarà un grande impegno»: la sfida - con i 10.800 donne e uomini della Guardia Costiera al suo fianco - sarà quella del rinnovamento nella continuità.

Nello stesso numero, il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili parla del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, delle opportunità di uscire dalla pandemia con un paese più moderno e più equo. «Per i porti sarà scritta una pagina nuova», afferma il professor Enrico Giovannini, indicando le risorse che saranno utilizzate per interventi infrastrutturali e per il rinnovo della flotta con navi a basso impatto ambientale, nonché quelle per rendere ancora più efficiente e moderna la propensione del Corpo a svolgere le missioni che le leggi dello Stato gli affidano.

Raccontarsi significa aprirsi, soprattutto verso le giovani genera-

zioni, attraverso quel dialogo che è parte del DNA del Corpo. Non è un caso che a firmare il calendario 2022 - presentato all'ultimo Lucca Comics & Games - sia Maupal, illustratore romano, figura di spicco della street art, che si racconta ai lettori del Notiziario.

Identità significa tradizione, significa una storia ricca di episodi di eroismo e abnegazione per garantire la sicurezza in mare: Sotto le stelle di Giglio. Il naufragio della Costa Concordia, è il libro firmato da Salvatore De Mola, in uscita a gennaio, a dieci anni esatti dall'accaduto e di cui vi offriamo un'anteprima nelle pagine di questo numero.

È ancora: la prima volta della Guardia Costiera al Salone internazionale del Libro di Torino; la storia del Mediterraneo attraverso l'Archivio Storico Luce e il patrimonio audiovisivo del Corpo delle Capitanerie di Porto.

ALL'INTERNO

Bari, interventi sul waterfront.	a pag. 4
R.C.M. "ribalta" Sestri Ponente.	a pag. 4
Ancora vietato pescare le oloturie.	a pag. 5
Sulla certificazione verde criticità per i marittimi.	a pag. 5
Torna la vela "rotativa".	a pag. 5
Merlo: urge il cold ironing.	a pag. 5
Il Ca' Moro rinascerà in Darsena.	a pag. 5
Bene l'usato auto.	a pag. 6
Revisioni auto, c'è un mini-bonus.	a pag. 6
Codice della strada, le modifiche.	a pag. 6
Flotte TEUs, la corsa al primato.	a pag. 6
Cala de' Medici, un mese di regalo.	a pag. 7
Fine anno OK per SEALENCE.	a pag. 7
L'autoraddrizzante per i gommoni "rescue".	a pag. 7
I successi dell'anno per i giovani velisti.	a pag. 7
Gioia Tauro avvia i lavori.	a pag. 8
Rinnovare il Corpo nel solco nella tradizione.	a pag. 8
Terme del Corallo, c'è il piano.	a pag. 8
Il relitto Berkan a Piombino.	a pag. 8
Non bastano più i pescherecci?	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI – "2022" 365 days in two ports	
- L'agenda tematica di Sommariva.	a pag. 9
Il tempo che se ne fugge...	a pag. 9
LIBRI RICEVUTI – "L'ABC della Vela" Per chi sale in barca la prima volta di Davide Besana.	a pag. 9

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amministrativo
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

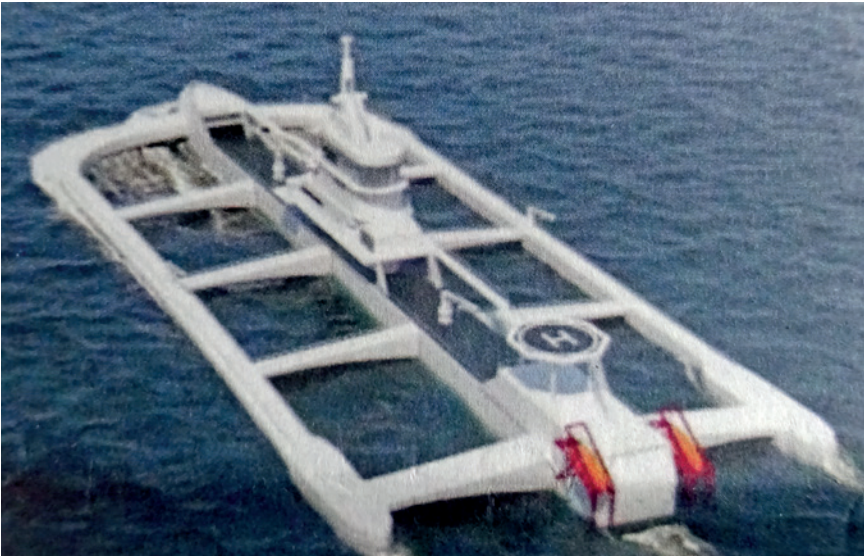
È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

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

Stampato su carta
ecologica



Non bastano più i pescherecci?



Nell'immagine: Un rendering di Ocean Ark.

Il lettore Franco Tomei dall'isola d'Elba ci ha scritto in base a una notizia che ha visto sul computer la seguente considerazione:

Da tutte le parti del mondo ormai si sottolinea come lo sforzo di pesca sia eccessivo e molte specie ittiche stiano letteralmente scomparendo. In compenso, mentre in Italia la flotta da pesca tradizionale sembra stia a sua volta reclinando - sia all'Elba, sia a Mazara del Vallo in Sicilia i pescherecci diminuiscono - si mettono in cantiere "macchine da pesca" sempre più sofisticate. In Cile hanno progettato un "Ocean Ark" da quasi 200 metri che tira fuori 4 mila tonnellate di pescato alla volta, immediatamente lavorato e surgelato. Ma allora le pressioni per l'itticoltura?

*
Il mega-peschereccio di cui lei parla è stato progettato dalla OATECH cilena (Ocean Ark Tech of Chile) ma non è un peschereccio vero: è piuttosto un mega-sistema di allevamento dei pesci, proprio come lei auspica. È dotato infatti di sei grandi "vasche" in cui vengono allevati pesci: e il fatto che sia semente, in grado di spostarsi con i proprio motori (ovviamente elettrici) anche su lunghe distanze, ha motivo per andare a cercare zone di mare non inquinate, dove la salinità e l'ossigenazione dicono sia più adatta. Lungo circa 150 metri, largo 60 metri, con dotazioni sofisticate dell'ultimo grido, è l'evoluzione più spinta proprio al sistema di allevamento ittico: che partito anche in Italia da vasche di cemento e poi migrato alle reti in mare aperto, fa un salto in avanti proprio per la mobilità che consente di andare a cercare le aree di mare ottimali. Il progetto è attualmente all'esame del RINA e potrebbe avere sviluppi anche in Mediterraneo.

Alla prova

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

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

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

A.F.

Il tempo che se ne fugge...



Nel disegno: Cronos, il demone del tempo secondo i greci.

Vogliamo premettere che i versi qui sotto non sono un plagio e neppure una violazione della delicata privacy di chi li ha scritti. Non ne citiamo il nome perché chi ce li ha girati non ci ha esplicitamente autorizzato: ma sono così pregnanti che riteniamo di fare un piccolo regalo non solo a chi li legge ma anche a chi li ha scritti. Eccoli, senza commenti: che per tutti noi avanti negli "anta" non sono proprio necessari. C'è la dolcezza di un rimpianto che non deve però essere una resa agli anni: anzi, una carica di forza "nel salmastro del libeccio".

Memorie di noi.
Colorati dai sogni di una età
ormai lontana
scopro nella mia memoria
i ricordi di noi,
insensibili alla patina del tempo
che pure è trascorso.
Siamo tutti lì,
anche chi nel frattempo è partito
e ha lasciato,
ma senza abbandonarci del tutto.
Siamo ancora noi,
nuovamente insieme come nel passato,
e non importa il dove
né il quando,
se nelle immagini che tornano,
vive come lampi,
ritrovo
nel salmastro del libeccio
i sorrisi e le voci squillanti
della giovinezza.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

L'agenda tematica di Sommariva
“2022”

365 days in two ports

Edita da AdSP Mar Ligure Orientale



È indubbiamente un'agenda giornaliera per il 2022: e in questo è tra le cose utili all'inizio di un anno che certo ci riserverà molto da registrare. Ma è anche e specialmente una summa - molto sintetica ma non per questo meno significativa - dei temi che l'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia e Marina di Carrara affronterà su Transizione Energetica, Transizione Sociale e Transizione Digitale. Il tutto con una breve ma "succosa" introduzione del presidente Mario Sommariva: il cui tema fondamentale è la volontà - non solo come speranza ma con atti concreti - di superamento del gap storico e culturale tra porti e città. "Se le comunità urbane e i territori - scrive concludendo la sua introduzione il presidente Sommariva - inizieranno a percepire se stessi come parte della comunità portuale, come partecipi di un processo di sviluppo fondato su valori e progetti condivisi, allora le separazioni e le ostilità, che segnano talvolta la relazione tra i porti e i territori, potranno avviarsi verso una piena e indispensabile ricomposizione". Un auspicio, ma che nelle pagine tematiche che seguono l'introduzione viene sviluppato su ciascuno dei tre temi fondamentali della transizione con atti che l'anno 2022 dovrà - o almeno potrà - trasformare in fatti concreti. Auguri.



LIBRI RICEVUTI

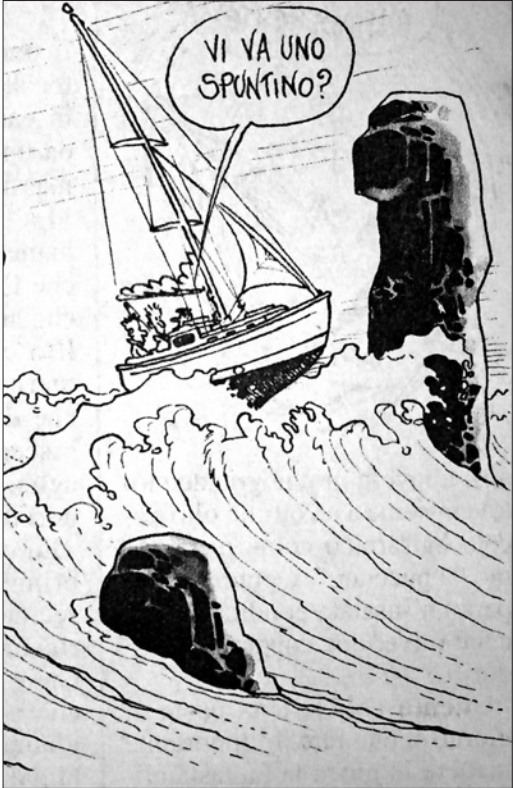
(di Antonio Fulvi)

“L'ABC della Vela”
Per chi sale in barca la prima volta

Di Davide Besana

Editore Nutrimenti

(15 euro)



Illustratore di talento e di feroce ironia per la rivista nautica Bolina, Davide Besana mette da anni a frutto le proprie esperienze di velista (ha navigato con alcuni dei più grandi maestri della vela) con manuali che prendono per mano i neofiti insegnando loro non solo i rudimenti della navigazione, ma anche quali stati d'animo coltivare quali respingere. Tra ironia e psicologia, Besana insegna e diverte, smitizzando anche tutto ciò che paludati esperti fanno apparire ai neofiti come difficile o addirittura terrorizzante. Maestro del disegno netto e pulito, le sue barche navigano spesso in situazioni assurde (nell'illustrazione) sempre però nella calma olimpica degli skipper, che non si sa bene se siano più esperti o incoscienti. Ci strappa il sorriso, ma ridendo "castiga mores" come dicevano i latini. Compresa le tante castronerie che neofiti e non riescono a fare grazie alla...soportazione delle barche.

Fincantieri & C., gli impegni

A breve, forse già dalla prossima settimana, partiranno anche le operazioni preliminari al dragaggio, con la necessaria bonifica degli eventuali residui bellici sui fondali interessati. Seguiranno ancora passaggi burocratici condizionati dal codice degli appalti tra i quali la conclusione della VIA (pratica avviata dall'AdSp già a novembre scorso) e quindi l'inizio dei lavori veri, per i quali sono previsti due mesi e mezzo (circa 6 anni). Compresi nell'appalto, come già è stato chiarito, i dragaggi di 16 milioni di metri cubi di sabbie, di cui un terzo destinati risarcimento delle spiagge a Nord del porto: il che dovrebbe tacitare l'opposizione al progetto da parte dei gruppi ambientalisti pisani. I peraltro messi a tacere anche dalla Regione Toscana.

*Speriamo che
ce la caviamo*

sembravano destinati a calare a breve - sia davvero conveniente spendere milioni per impianti che fornirebbero energia a costo superiore a quella prodotta a bordo, senza nemmeno il vantaggio ambientale in quanto alla stessa energia del "cold ironing" verrebbe da centrali inquinanti. Contraddizioni dell'ambientalismo da salotto o siamo noi tardi a capire?

L'analisi pubblicata nel numero scorso a firma di Fabrizio Vettoschi ha colpito fino all'osso l'attuale mancanza di coordinamento nel favorire gli investimenti pubblici sui porti, ha raccolto consensi ma anche dissensi, com'era del resto previsto. Nessuno ha contestato, ad oggi, le

cifre inanellate dal bravo analista. Qualcuno ci ha contestato la visione
di Vettori secondo la quale i porti
italiani che si affannano a chiedere
soldi per le infrastrutture non vanno
valutati solo in funzione del mercato
nazionale, ma anche della proiezione
come "Gates" verso il Centro e
Nord Europa: nel qual caso tutte le
infrastrutture finanziate e quelle in
finanziaria, compresa la livornese
Darsena Europa, avrebbero una
ragione. Come abbiamo già scritto,
interventi sul tema saranno ospiti
nelle nostre colonne.

Un certo Erasmo da Rotterdam scrisse nel 1500 un famoso testo: "Elogio della follia". Qualcuno ricorda un altro elogio, quello di Luis Sepúlveda "Elogio della lentezza" assai più recente. Non li cito a caso: non so bene a quali attribuire, a questo punto, la lunga, lunghissima attesa per la conclusione di due importanti provvedimenti per il porto livornese: l'avvio della ristrutturazione del bacino di carenaggio assegnato al gruppo Benetti ormai da quasi un anno; e la soluzione dell'infame nodo stradale e ferroviario del Calambrone, che condiziona l'accesso alle darsene dei container e dei ro-ro e crea un caos specialmente estivo tra traffico pesante e flussi turistici per Tirrenia. Si parla ancora di progetti da definire e nella conferenza stampa di fine anno del sindaco si è scoperto che ancora Comune e AdSP non si sono nemmeno parlati sulle soluzioni.

Vorrei aggiungere altro, ma non voglio essere accusato di depressione d'inizio anno, anche se forse ne sono, come molti, davvero vittima. E allora, coraggio. Noi, speriamo che ce la caviamo...

***OLT fa il
pieno di GNL***

bilizzarsi nei prossimi mesi, anche in vista della fine dell'inverno. Almeno

queste sono le speranze delle imprese che sul GNL contano.

Rimane l'assurdo di un Paese come il nostro che, specie in Adriatico, galleggia letteralmente depositi di GNL, ma che ha chiuso i pozzi già trivellati in omaggio a un ambientalismo di principio. Lo stesso che, in assenza di energia "quasi pulita" come il gas naturale, sta ricorrendo ad acquisti sempre più pesanti all'esterno, dove sono state riattivate anche le centrali a carbone. Le contraddizioni non mancano: si ha notizia anche della bocciatura un deposito di GNL nel porto di Chioggia, fermamente osteggiato da parte della popolazione. Senza che ci sia - al momento - un atto d'imperio del governo per risolvere una volta per sempre la questione dell'energia e dei suoi costi eccessivi.

Ferrovie: idrogeno

curato dal Recovery Plan - ottenuti in via definitiva. E i tempi, un volta tanto, sono strettissimi: entro il 2026 dovranno essere rivoluzionati treni, rete, stazioni e sistemi di produzione/consumo d'energia elettrica. Un dettaglio: le stesse stazioni ferroviarie saranno totalmente convertite per consumare meno energia e specialmente per produrla con sistemi totalmente "green", con pannelli fotovoltaici e pompe di calore.

La rete sarà elettrificata rinunciando progressivamente alle locomotive diesel: e per alcune tratte già dall'anno prossimo entreranno in funzione treni a idrogeno, in fase di acquisto o già acquistati. Infine le officine di Trenitalia, che sono circa 150 in tutta Italia, saranno anch'esse convertite per produrre energia elettrica con fotovoltaico, pompe di calore, mini-eolico e forse idrogeno. L'obiettivo finale è di arrivare entro il 2026 a produrre almeno il 40% dell'energia occorrente a tutto il sistema ferroviario nazionale.

Più auto allo sbarco

comunicati dal ministro dei Trasporti.

questo settore ha registrato con oltre un milione di immatricolazioni, numeri superiori del 5,5% in confronto al 2020. Dati che non sembrano rassicurare le associazioni.

Le case produttrici e i concessionari hanno infatti registrato un calo dell'interesse e non sono ottimisti per i prossimi mesi.

Su base mensile, infatti, a dicembre c'è stato un calo rispetto a dicembre 2020. È stato perso oltre il 27% in confronto allo stesso mese dell'anno precedente e questo sembra confermare un momento non facile del settore. La crescita in questo 2021 è sicuramente strettamente legata alla pandemia e il 2022 si preannuncia molto complicato per il settore.

Anche Stellantis ha registrato un trend molto simile a quello generale. Il nuovo gruppo nel 2021 ha registrato un incremento del 2,6% delle immatricolazioni, con la quota che si è portata al 37,7%, dunque sempre in calo rispetto al 38,8% dell'anno precedente.

*Gioia Tauro
record 2021*

di analisi su 3000 contenitori provenienti dal continente Sudamericano, attraverso il supporto di sofisticati scanner, in dotazione all'Agenzia delle Dogane, compreso lo scanner mobile, è stato in comodato d'uso dall'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio nel 2018.

Dotati di elevata tecnologia, i nuovi sistemi ispettivi puntano all'efficienza dei controlli e delle attività ispettive sui container, mediante l'utilizzo di apparecchiature a raggi X e detector raggi gamma, e, nel contempo contribuiscono ad aumentare la competitività del porto, che in questo modo non subisce rallentamenti del transito.

Non a caso, il porto di Gioia Tauro conferma, anche quest'anno, il suo primato nazionale nel settore del transhipment con 3.146.533 TEUs movimentati nel corso del 2021.

Grazie, infatti, alla elevatissima capacità di controllo degli scanner che ispezionano qualunque tipologia di merce all'interno dei container, si risponde all'esigenza di sicurezza richiesta allo scalo e, nello stesso tempo, si garantisce l'accelerazione

dei flussi operativi interni al porto, ricercati dal mercato globale che è in costante evoluzione.

Medici di bordo cercasi

corsica-ferries.it/lavoro.

Come noto Corsica Sardinia Ferries è una compagnia di navigazione, fondata nel 1968, che gestisce una flotta di 13 navi e si occupa direttamente di tutti i servizi all'utenza: dall'imbarco, all'accoglienza, al servizio di catering a bordo. La compagnia serve tutto l'anno Corsica e Sardegna, dalla primavera all'autunno, le Baleari e in estate l'Isola d'Elba. Tutte le attività di Corsica Sardinia Ferries sono certificate ISO 9001.

*Ma davvero
è un buon*

brizio Vetosi, che nel numero scorso del nostro giornale ha fatto le bucce alla corsa coordinata per le nuove infrastrutture portuali, ricorda su Ship2Shore che una cosa è stanziare finanziamenti da parte del MIT per le ferrovie, altra è realizzare. E specialmente, realizzare su progetti veramente fondamentali per il cargo. Ecco un passo del suo nuovo intervento.

“In Italia manca una ‘Strategia Logistica’ ed i relativi interpreti, mentre non sono mai mancate le risorse finanziarie. Ben venga la capacità di delivery mostrata dal MIMS nel firmare decreti per un controvalore superiore al 70% delle somme stanziare nell’ambito del PNRR; ma il fatto di averle decretate non significa averle già spese. Tutto ciò sembra una corsa dettata da un obbligo che non una convinta decisione frutto di una strategia in ambito logistico.”

In Italia si è investito negli ultimi 20 anni il 2% del Pil in infrastrutture di trasporto, ma lo si è fatto male e non rispettando i tempi.

Dal PNRR balza agli occhi dell'analista l'enorme divario nell'allocazione tra due sub-missioni: 24,7 miliardi per la rete ferroviaria (prevalentemente destinati ai passeggeri), appena 0,63 miliardi per

“L’ottica politica è quella Keynesiana volta alla domanda indotta piuttosto che all’efficienza.

“L'attuale quadro vede il trasporto combinato pesare per il 20% del totale domestico, mentre la sola modalità ferroviaria si attesta poco sopra il 10%.

Ma è proprio necessario creare nuove opere? Che senso ha bucare gli Appennini con opere che costano 30 milioni a Km mentre basterebbe migliorare l'infrastruttura ferroviaria di ultimo miglio oppure adeguare l'asse Tirreno da Civitavecchia in su per valorizzare quello che già c'è?

“Mentre le risorse aggiuntive così liberate potrebbero andare a finanziare il ferrobonus, raggiungendo due obiettivi: aumentare la distanza media del combinato strada-ferro (inferiore ai 500 Km) e ridurre il costo a Ton/Km. avvicinandolo e rendendolo competitivo al tutto strada.”

Ci sembra perfettamente logica la considerazione che invece di bucare l'Appennino si potrebbe sviluppare la rete ferroviaria costiera, come peraltro indica il recente "pentimento" dell'UE sulle TEN-T...

Marebonus, l'autotrasporto

parte riversati dallo stesso alle ditte di autotrasporto che usufruiscono dei suoi collegamenti. Il vantaggio dell'autotrasporto di utilizzare le navi invece della strada è sto da tempo e i fondi del Marebonus si stanno confermando un aiuto significativo ai trasportatori, con ricadute importanti anche sulla circolazione stradale e sull'inquinamento.

Per fare un esempio, ecco i dati relativi al 2020 per Grimaldi Euromed, la società del gruppo Grimaldi che è uno dei più attivi sulle Autostrade del Mare. La società ha incassato euro 17.126.853,18 come Marebonus. Da tale cifra, la Grimaldi Euromed ha trattenuto solo il 3% circa (Euro 576.745,05) mentre il resto (Euro 16.550.208,13) è stato interamente distribuito ai clienti autotrasportatori. Da qui l'importanza di confermare il bonus anche per l'anno in corso, sia per quanto riguarda l'autotrasporto che il "ferro".

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

delcoronascardigli.com

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

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



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

A composite image illustrating global logistics. In the background, a large blue container ship is loaded with colorful shipping containers. In the foreground, two semi-trucks are shown: one with a blue trailer and another with a red trailer. A white cargo plane is positioned in front of the trucks. The entire scene is set against a light blue background with a faint world map pattern.

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

www.savinodelbene.com