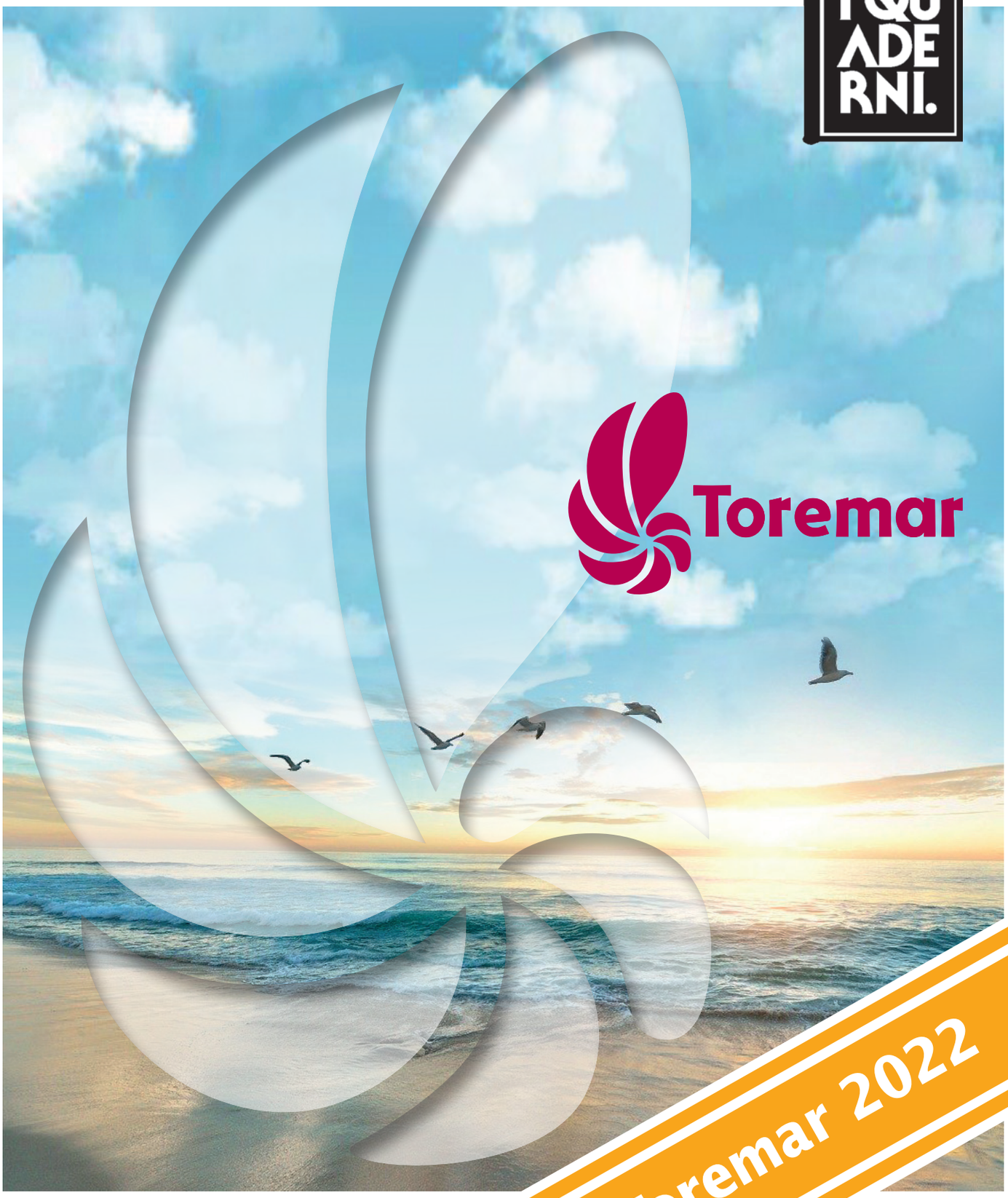
LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.



Toremar 2022

SISAM
WE DELIVER

logistics@sisam.it
39-0586243810
www.sisamgroup.com

SOMMARIO

7 Achille Onorato: dove va la Toremar

9 La continuità territoriale sentito impegno anche sociale

11 In ricordo di Stelio Montomoli

13 Una garanzia di qualità per tutti

15 Un "ponte" sempre in funzione

Fotoservizio by Scovavento.

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 86 del 12 Novembre 2022 - P.I. 45%

Il ponte mobile con le isole toscane

La prima cosa che piace, quando s'incontra una delle navi bianche della Toremar - ovvero della Toscana Regionale Marittima - è il grande simbolo della conchiglia rossa dipinto a metà fiancata. Un simbolo che è nato da un concorso tra studenti e che ha voluto sancire proprio il legame della compagnia alla sua Toscana e al suo mare.

Per chi ha superato abbondantemente l'ingresso negli "anta", o come il sottoscritto l'ha raddoppiato con qualche spicciolo d'aggiunta, Toremar è l'erede di una tradizione che parte dal dopoguerra con una serie di navi arrangiate, ma tutte orgogliosamente lanciate a creare quel ponte con le isole toscane vitale per loro e per chi è rimasto attaccato a quegli scogli. E si fa presto a citare la leggenda che le sette isole sono nate dalla collana di perle della divina Venere. Nella maggior parte scogli sono, assolutamente non autosufficienti, alimentati giornalmente attraverso quella vena giugulare che sono le navi con la conchiglia. Prima di allora c'erano, come accennato, navi arrangiate ma coraggiose e determinate: vecchie corvette militari dismesse, ex barcacce reduci da oscuri servizi e rabberciate alla meglio, comandate da lupi di mare che sembravano usciti da un racconto di Conrad.

Mi ricordo di aver buscato con il mitico comandante Tesei e il suo vecchio "Capo Bianco" - una ex corvetta dove avevano smontato il cannone e istallato nell'area passeggeri anche una gabbia per i detenuti destinati alle colonie penali isolane - tutti i tempi in tutte le stagioni. Quando, come ci accadde più d'una volta, si buscava una burrasca di libeccio, era facile lasciarci mezze lance di

salvataggio strappate via dalle onde tra la Gorgona e la Capraia. Si partiva da Livorno per Capraia, l'isola più lontana, e si finiva tra fontane di frangenti all'Elba, cercando disperatamente ridosso fino alla scaduta del libeccio. Su alcune isole - Gorgona, Capraia, Pianosa - la nave non attraccava perché non c'era alcun molo decente: da terra mandavano un barcone, qualche volta con l'equipaggio rinforzato da detenuti pratici di mare - e si saltava a bordo in rada, tirandoci dietro le valigie e qualche preghiera silenziosa, o qualche moccolo ad alta voce a seconda di chi. Sembra che racconti favole, ma con quelle navette si trasportavano alle isole anche le vacche e gli asini delle colonie penali di Capraia, di Gorgona, di Pianosa: venivano calati in mare da un big come fossero barche, e si rimorchiavano a nuoto dal barcone della colonia, tenendole con la coda ben in alto per aiutarle a raggiungere terra. Non ci credete? Posso capirvi.

*

Sulle navi Toremar di oggi si naviga in ben altro confort. Intanto anche le meno recenti sono state totalmente sottoposte a refitting sostanziali, sia per gli apparati che per il settore passeggeri. Il "gabbione" dei detenuti è stato sostituito da un altro coloratissimo gabbione, che ospita i giochi dei bambini con il labirinto interno, gli scivoli, le reti per le piccole acrobazie in sicurezza. C'è l'aria condizionata d'estate e il riscaldamento d'inverno. Il bar di bordo è rifornito dalla Ligabue, uno dei più rinomati gruppi nazionali della ristorazione, che offre per le traversate - relativamente brevi per l'Elba e il Giglio, più impegnativa (due ore e mezzo almeno) per Capraia - non solo bibite e caffè ma anche ottimi snack. Il tutto che costa quasi il doppio che a terra, ma ne vale la pena. Dalla plancia comando con l'interfono ti danno il benvenuto, qualche informazione sulla traversata e se si incrociano delfini o balene - tutt'altro che infrequenti - avvertono i passeggeri perché possano fotografarli (oggi anche i bimbi hanno il cellulare che fa le foto, dunque ogni incontro viene documentato da centinaia di scatti). A bordo ci sono sedili dedicati a chi ha problemi di deambulazione e c'è per chi arriva in sedia a rotelle anche un ascensore dedicato. In garage su ogni nave ci sono grandi frigoriferi dove possono essere depositati per la traversata generi deperibili dei passeggeri. Grazie alla convenzione con la Regione Toscana i biglietti dei residenti sulle isole - e dei territori di riferimento in costa - hanno prezzi dimezzati. La lunga frequentazione con gli equipaggi crea familiarità per gli isolani: a bordo - dicono in particolare quelli delle piccole isole - siamo in famiglia. L'igiene è curata e la raccolta dei rifiuti è differenziata con appositi contenitori. Il salone di ogni nave ha numerosi televisori sintonizzati sui vari canali. Ci sono prese di corrente per ricaricare gratuitamente cellulari e computer portatili e sulle lunghe traversate dove non c'è campo per i telefonini supplisce un servizio di "aggancio" alla rete offerto da Toremar con una password dedicata.

*

Da storico cliente del collegamento più lungo e impegnativo, quello con Capraia che è a ridosso della Corsica, apprezzo molte delle cose di bordo che ho cercato di descrivere. Apprezzo meno certi servizi all'imbarco, quando in piena stagione turistica ci sono decine di passeggeri in fila per fare il biglietto. Sotto il sole che schianta. A Livorno per esempio da anni la biglietteria Toremar è stata costretta in un bugigattolo dove entrano a malapena due passeggeri

alla volta, mentre la sterminata fila di decine e decine di passeggeri in attesa fuori sacramenta in tutte le lingue sotto il sole cocente, senza nemmeno una tenda che li ripari. La Toremar però non ha colpe: prima aveva un ufficio decente nel palazzo della Dogana, ma ne è stata sfrattata per "esigenze doganali" difficili da capire visto che il locale è sbarrato. (Serve al massimo come magazzino). Da anni mi risulta che Toremar chiede al porto una sistemazione più decente, ma senza risultati: eppure proprio all'ingresso del Porto Mediceo c'è un antico "torrino", anch'esso dell'Agenzia delle Dogane, chiuso da anni dopo essere stato amorevolmente gestito come memoria storica. Potrebbe davvero essere la soluzione, dicono i viaggiatori isolani. Ma tutto tace.

Per l'Elba il problema è diverso: a Piombino la biglietteria è all'interno del blocco locali con l'accesso anche agli uffici dell'AdSP, ben strutturata e confortevole: ma quando l'isola viene presa d'assalto nei due mesi più roventi, è il flusso delle auto e l'imbarco a piedi che soffrono a terra, dove potrebbe essere forse meglio disciplinato l'afflusso stesso. Problemi, intendiamoci, che sono endemici quasi in ogni porto nazionale dove operano navi traghetto, complice forse anche la ritrosia dei turisti a stare disciplinatamente in fila. Con gli anni alcune cose sono migliorate: gli ottimisti sono convinti che miglioreranno ancora.

*

Vorrei concludere questa forse troppo lunga introduzione ricordando che la Toremar, come le altre compagnie regionali per le isole minori, si differenzia dai normali servizi commerciali perché svolge prevalentemente una funzione pubblica. Per capirlo meglio, basta utilizzare il suo traghetto "Liburna" in una giornata d'inverno, di quelle che invitano a stare a casa davanti al caminetto (o meglio, più attuale fino a nuove restrizioni sul gas, ai termosifoni). La nave viaggia letteralmente vuota: una nave da quasi 800 posti che viaggia con quattro, cinque passeggeri, ma l'isola non rimane mai isolata. La continuità territoriale per rendere i cittadini dell'isola uguali a quelli del continente è un principio che per Toremar non può né deve essere tradito.

Antonio Fulvi

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

Achille Onorato: dove va la Toremar

Achille Onorato

Achille Onorato: si potrebbe dire Nomen Omen, secondo la vecchia allocuzione della Roma caput mundi. Riprende infatti il nome, non solo del guerriero degli Achei terrore dei nemici, ma prima di tutto del nonno, l'Achille Onorato che trasformò, con il figlio Vincenzo, la modesta Navarma dell'Arcipelago della Maddalena nel colosso Moby. Un colosso di cui oggi fa parte importante anche il più grande armatore del mondo, l'italo-svizzero Gianluigi Aponte.

Oggi Achille Onorato, amministratore delegato del Gruppo, ci parla come presidente di Toremar, la compagnia regionale marittima che opera per la Regione Toscana sulla continuità territoriale con le isole: è il "ponte" marittimo per l'Elba, Capraia, Gorgona, Giglio e Pianosa, per migliaia di residenti e centinaia di migliaia di operatori commerciali, lavoratori e turisti.

In occasione del recente meeting di Assarmatori a bordo del suo traghetto "Liburna", Achille Onorato ci ha ribadito quanto già aveva affermato con forza in altre occasioni: l'armamento svolge il proprio lavoro rispettando quanto le leggi impongono e quanto la difesa ambientale richiede, ma anche i porti, tutti i porti, devono fare la loro parte per rispondere alle stesse leggi. Sottinteso: non sempre purtroppo è così. Un riferimento anche alla lunga diatriba che a Livorno ha di fatto bloccato la nascita del "comparto passeggeri" - un investimento da 100 milioni di euro - con la Porto 2000.

A fronte di una stagione 2022 che ha visto una ripresa dei traffici con le isole, il presidente di Toremar vede un 2023 con molte incertezze, sia per le previsioni economiche sulle montagne russe, sia con i tanti timori delle famiglie che rischiano di riflettersi sul turismo. Ma Toremar non si ferma e insieme alle altre società del Gruppo punta a tre fattori decisivi. "Lo sviluppo della flotta, il climate change con le azioni previste nel breve e lungo periodo sul naviglio e infine le nuove sfide post-covid. Fattori che sono fra loro interconnessi".

Lo aveva già sottolineato nel suo intervento in occasione dell'evento Ferry Shipping Summit organizzato a Malmö da Ferry Shipping News.

"Nel Gruppo Moby - dice ancora Vincenzo Onorato - stiamo costruendo nuove navi, con elevata capacità e grande flessibilità. Queste unità consentiranno alla nostra compagnia di rimpiazzare le precedenti unità più vecchie. Saranno navi da poter utilizzare durante tutto l'anno e non solo nei mesi estivi. Potremo adattarne l'impiego a seconda dei traffici e dei volumi che avremo durante i vari periodi dell'anno" . E ancora: "Nei prossimi anni i cruise ferry tradizionali dovranno progressivamente andare in pensione, la flotta dev'essere più flessibile e più ro-pax" a seconda dei periodi d'uso." Un principio che investe anche Toremar, dove si stanno studiando - ha detto a bordo del "Liburna" - eventuali nuove unità nell'ambito degli aiuti agli armatori stanziati dal PNRR.

Altro fattore da tenere in attenta considerazione è il climate change, "sia per azioni di breve termine che per ragionamenti di più lungo periodo sulle navi".

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

INTERVISTA AL DIRETTORE DI TOREMAR MATTEO SAVELLI

La continuità territoriale sentito impegno anche sociale

"Poco meno di un milione e seicentomila passeggeri circa. Non siamo ancora al record, ma Toremar è tornata nel 2022 vicina ai livelli pre-Covid, quando la stessa cifra segnò il consuntivo dell'anno 2019".

Matteo Savelli, direttore generale di Toremar nonché presidente della Porto 2000 di Livorno, è moderatamente soddisfatto dell'anno che si sta concludendo, anche se le nuvole che si addensano sull'economia globale del 2023 e la nuova gara della Regione Toscana - che alla fine dello stesso anno dovrà rimettere in gioco la compagnia del Gruppo Moby - non sono temi da prendere alla leggera.

Matteo Savelli

Le isole toscane che collegate con le vostre navi quanto hanno subìto la pandemia?

"Possiamo calcolare che rispetto all'estate 2020 i traffici sono calati, in larga media, intorno al 20/30 per cento, con l'isola d'Elba e il Giglio che hanno ovviamente il maggior peso, nel bene e nel male. La ripresa quest'anno c'è stata, come ho detto. Semmai ci preoccupa il clima che si avverte sulle previsioni per l'anno che viene".

In questa preoccupazione gioca anche la gara che l'anno prossimo la Regione Toscana bandirà per i servizi che oggi gestite sulla continuità territoriale?

"La gara arriva alla scadenza dell'attuale accordo e come tutte le gare di questo tipo sarà complessa, con molti parametri sui quali impegnarsi. Il problema semmai è quello dei tempi: occorrerebbe conoscere prima possibile questi parametri, che possono variare e probabilmente varieranno rispetto al passato. Predisporsi ad ottemperare in modo esaustivo alle richieste richiede un lavoro impegnativo, che non si conclude certo in poche settimane."

Alcuni dei servizi che andranno in gara oggi non sono più in esclusiva, come per l'Elba dove specie d'estate operano anche altre compagnie…

"È il mercato che comanda e la Regione valuterà se la continuità territoriale in quei casi potrà essere garantita anche con il concorso di altri. Come detto, sono molti i parametri che giocheranno nella gara".

Parliamo della Toremar: voi operate complessivamente con otto navi, tra le quali anche uno scafo veloce per soli passeggeri. Sono previste unità nuove?

"Come ha detto pochi giorni fa il nostro presidente Achille Onorato, l'intero Gruppo sta lavorando su questo tema, che quindi riguarda anche Toremar. In campo armatoriale l'evoluzione è continuata richiede studi accurati sia sul piano tecnico che su quello finanziario. L'importante è dare sempre un servizio al massimo delle possibilità".

Ancora una domanda, il personale. Quanti dipendenti ha la compagnia?

"Il nostro personale a contratto indeterminato è di 206 unità, cui si devono aggiungere gli stagionali per rinforzare il servizio di bordo e di terra nei periodi di punta. Buona parte dei dipendenti ha una specializzazione perché gente di mare non ci si improvvisa".

A proposito di specialisti, anche voi come tanti altri ambienti di lavoro avete difficoltà a reperire gente preparata? Si dibatte molto sull'influenza negativa del reddito di cittadinanza..

"Non posso giudicare se sia per questa influenza o perché navigare comporta qualche necessario sacrificio nella vita privata: qualche difficoltà per gli specialisti la incontriamo anche noi".

Nei savi con le isole più lontane, come la Capraia, le vostre navi specie in bassa stagione viaggiano spesso quasi vuote. Non sarebbe più logico diradare i collegamenti nei periodi "morti"?

"Non dobbiamo né possiamo seguire una logica economica, ma sociale: senza la continuità territoriale che oggi garantiamo le piccole e più lontane isole morirebbero loro in poco tempo. Il nostro arrivo quotidiano è una garanzia di sopravvivenza".

IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO.
OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.

40° Toremar 1975 - 2015

PARTI PRIMA!

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: **www.moby.it** - **www.toremar.it**

MOBY
CHI NON SI ACCONTENTA, MOBY.

In ricordo di Stelio Montomoli

Stelio Montomoli

L'ex Aethalia, una della ammiraglie della flotta Toremar, è stata ribattezzata come noto Stelio Montomoli, rompendo la tradizione dei nomi delle isole toscane secondo l'antico lessico.

Perché Montomoli? Per chi ha conosciuto quel personaggio, scomparso pochi anni dopo essere stato presidente della Toremar, il quesito non si pone.

Stelio era un personaggio eclettico, politico convinto nella sua giovanile dirigenza del PCI piombinese, poi operaio e sindacalista alla Magona d'Italia, poi ancora delegato sindacale d'area, infine segretario generale dell'Autorità Portuale di Piombino, allora autonoma. Fino a passare poi sotto le ali degli Onorato, in Toremar al massimo livello.

In tutti questi incarichi Montomoli si era dimostrato non solo capace e integerrimo, ma anche con un suo stile di lavoro che faceva dei rapporti umani il primo impegno.

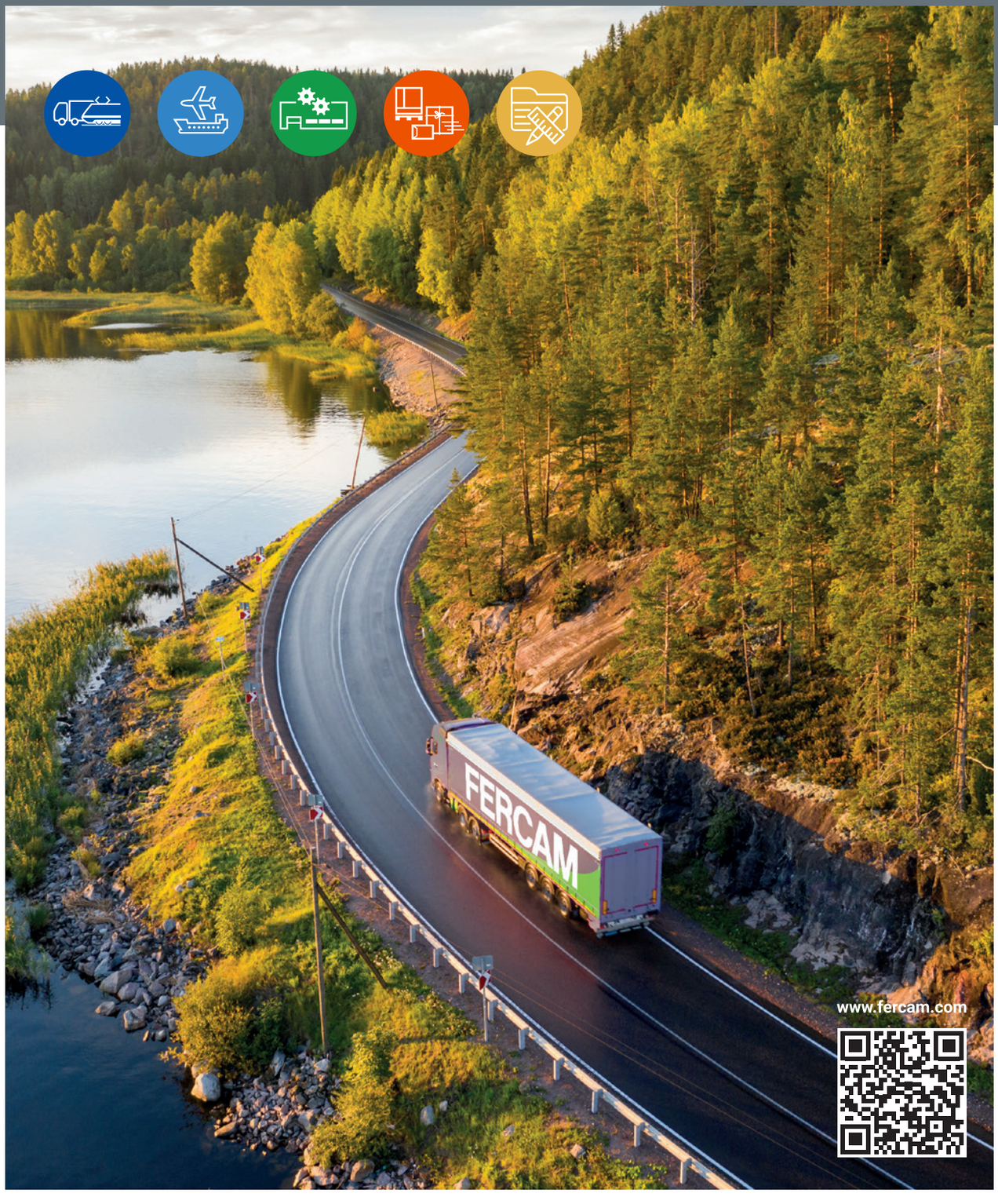
Malgrado il lavoro, Stelio coltivava anche una passione: lo scrivere. E scriveva dannatamente bene, con uno stile asciutto e un humor da grande maestro. Il suo primo racconto, pubblicato nel 2004, s'intitola "Di giorno e di notte" e racconta l'epopea dei tombaroli sulle tombe etrusche della zona di Populonia: un racconto così documentato e calzante che anch'io, come tanti lettori, non riuscii a fare a meno di chiedergli se per caso non avesse anche sperimentato personalmente quella ricerca. Seguirono, sempre sul mondo misterioso ed affascinante degli etruschi, "La tomba del Locumone", poi "Intrigo etrusco", "I giorni del gigante", il poliziesco "Nel segno dei pesci" e infine "L'elemento mancante", libro al quale lavorava quando già era minato dal tumore che l'avrebbe sconfitto.

La dignità e l'humor che lo avevano sempre accompagnato non lo lasciarono nemmeno all'ultimo. Gli abbiamo voluto tutti bene e siamo in tanti ad essere grati a chi ha voluto che l'ammiraglia della flotta Toremar porti il suo nome.

Antonio Fulvi

Clean,
smarter logistics.

FERCAM
Logistics & Transport



Grazie alle **5 divisioni specializzate**, forniamo un servizio logistico completo: gestiamo in modo efficiente **ogni fase della vostra supply chain**, dall'entrata delle merci fino alla consegna.
In ogni nostra attività, manteniamo sempre un occhio di riguardo verso l'**ambiente** e siamo alla continua ricerca di **strumenti innovativi** e **nuove tecnologie** per migliorare il nostro servizio, in un'ottica di **sviluppo sostenibile**. Che sia una piccola spedizione locale o un trasporto completo internazionale oppure intercontinentale, un carico fuori sagoma o una preziosa opera d'arte, **abbiamo un servizio dedicato e un team di esperti per proporvi la giusta soluzione.**

CARTA DEI SERVIZI

Una garanzia di qualità per tutti

La Carta dei Servizi è il punto di riferimento nei rapporti fra Toremar e i suoi clienti e la Società si impegna a rispettarne i contenuti. Itinerari e frequenza dei servizi di navigazione assicurati da Toremar favoriscono i collegamenti con le isole toscane, rispondendo alle esigenze di mobilità garantite dallo Stato attraverso la Società.

PRINCIPI FONDAMENTALI

1. Eguaglianza e imparzialità

Toremar s'impegna a fornire il servizio pubblico di trasporto a tutti i cittadini, senza distinzione di nazionalità, sesso, razza, lingua, religione, opinioni politiche, censo, condizioni psicofisiche e sociali.

2. Continuità

La Società assicura un'erogazione del servizio continua e regolare, in base agli orari stabiliti. Inoltre Toremar s'impegna, nei casi di funzionamento irregolare o d'interruzione del servizio, a fornire le informazioni necessarie per arrecare agli utenti minor disagio possibile.

3. Trasparenza e partecipazione

Toremar garantisce la diffusione alla clientela dei principi e delle procedure della presente carta, anche attraverso Uffici per le relazioni col pubblico. La Società si impegna inoltre a valutare segnalazioni e suggerimenti dei clienti, attivando contatti con le Associazioni dei consumatori.

4. Efficienza ed efficacia

Toremar s'impegna ad erogare il servizio rispettando gli standard qui indicati, nonché a raggiungere i previsti obiettivi di miglioramento.

FATTORI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

La centralità e la soddisfazione del cliente sono l'obiettivo primario dell'attività di Toremar, che adotta i seguenti fattori ed i relativi indicatori come elementi di controllo della qualità del servizio. La Società si impegna inoltre a monitorarli, anche attraverso un questionario distribuito a bordo, ed a renderne noti i risultati nelle prossime edizioni della Carta dei Servizi.

1. Sicurezza

La Società attribuisce la massima importanza alla tutela dei passeggeri. La costante manutenzione dei mezzi, eseguita da personale altamente specializzato, garantisce la piena sicurezza degli utenti.

2. Regolarità del servizio

Le rotte servite dalla Toremar sono rappresentate su apposite tabelle a disposizione degli utenti. Il servizio è garantito per tutti i giorni della settimana, compresi il sabato e la domenica.

3. Puntualità dei mezzi

Toremar si impegna a rispettare gli orari indicati e, in caso di ritardi o interruzioni indipendenti dalla Società, s'impegna a fornire le informazioni del caso.

4. Pulizia e condizioni igieniche di mezzi e strutture

Su tutti i mezzi della flotta viene effettuata la pulizia ordinaria a fine viaggio e la pulizia generale a fine giornata.

5. Comfort del viaggio

I mezzi sono provvisti di sistema di climatizzazione.

RELAZIONI COL PERSONALE

Toremar si impegna a formare il personale affinché adotti verso i passeggeri comportamenti professionali, cortesi e rispettosi.

1. Informazioni alla clientela

La Società garantisce una puntuale comunicazione all'utenza.

2. Rispetto dell'ambiente

I mezzi sono costruiti e mantenuti nel rispetto delle normative vigenti riguardo alla salvaguardia dell'ambiente.

3. Persone a mobilità ridotta

La Società si impegna a fornire, senza oneri aggiuntivi, assistenza ai passeggeri disabili, nei porti e a bordo delle navi.

DIRITTI E DOVERI DEI PASSEGGERI

Con l'acquisto del biglietto, il passeggero gode dei diritti e s'impegna a rispettare i doveri previsti nelle "Condizioni generali di trasporto passeggeri e veicoli al seguito".

1. Diritti

- Sicurezza e tranquillità del viaggio;
- Informazione a terra e a bordo dei mezzi;
- Rispetto degli orari e facile reperibilità degli stessi;
- Facile accessibilità alle informazioni sulle modalità di viaggio e sulle tariffe;
- Comportamento cortese e rispettoso da parte di tutto il personale;
- Riconoscibilità del personale a contatto con i clienti;
- Possibilità di inoltrare reclami ed esprimere giudizi o suggerimenti.

2. Doveri

- Essere provvisti del titolo di viaggio regolarmente vidimato;
- Non occupare più di un posto a sedere;
- Non sporcare e non danneggiare i mezzi;
- Rispettare le disposizioni relative ai posti riservati;
- Rispettare il divieto di fumare all'interno dei mezzi;
- Non recare disturbo agli altri viaggiatori con comportamenti scorretti;
- Non gettare alcun oggetto dai veicoli;
- Rispettare le disposizioni inerenti il trasporto di animali e bagagli;
- Non trasportare oggetti considerati nocivi e pericolosi;
- Non usare in maniera impropria i segnali d'allarme o i dispositivi d'emergenza;
- Non compromettere in alcun modo la sicurezza del viaggio ed i livelli di servizio.

T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

salesimp@todelta.it

39-0586243907

www.todelta.it

Un “ponte” sempre in funzione

In quasi dieci anni di conteggi, il “ponte” della Toremar tra il continente e le isole toscane ha subìto aumenti e diminuzioni dei passaggi, quasi sempre dovuti a fattori esterni come la tragica pandemia di Covid: ma non ha mai cessato di funzionare. La compagnia s’è fatta carico, insieme alla Regione Toscana, dei momenti di crisi e non ha mai diminuito la qualità del servizio. E se ci sono stati momenti di contenzioso - sempre però risolti con reciproca buona volontà - si sono verificati quando le condizioni meteo sono apparse ai comandanti delle navi a rischio di qualche incidente a bordo - per le persone o per i mezzi - mentre da terra c’erano urgenze. Per un comandante di traghetto, che conosce bene l’importanza di mantenere il collegamento con una delle isole toscane, rinunciare a una corsa è sempre una grossa responsabilità, che non si assume a cuor leggero. Ma ci sono stati, nella storia di tutte le compagnie di traghetti, momenti in cui i passeggeri a bordo avrebbero sperato di non essere partiti. Tra una decisione di non salpare e le percezioni di chi avrebbe avuto urgenza di arrivare non c’è sempre piena sintonia. A titolo di merito dei vari comandanti, e del management Toremar, c’è la statistica: traversate anche con traversie quasi proibitive, ormeggi specialmente alla Capraia - l’isola più lontana e perciò più “isolata” - in acrobazia, mai periodi di fermo da far rischiare la fame alla gente.

*

La strisciata sui trasporti che Toremar ci ha fornito va dal 2012 al 2021: un lungo periodo nel quale le navi hanno coperto le esigenze di trasporto - spesso anche di ammalati o infortunati per i quali non è stato opportuno o possibile allertare l’elicottero - con numeri significativi, la cui oscillazione, come si può vedere, non è poi molto forte: malgrado i periodi neri della pandemia. Nel 2019, anno che oggi consideriamo per molti aspetti “felix”, era stato toccato il record di oltre 1,5 milioni di passeggeri e di 347 mila auto o camion: un anno battuto, solo per i passeggeri, dal lontano 2012 che per molti aspetti aveva visto aumentare in particolare i turisti all’Elba, che è l’isola con il giglio più frequentata. L’anno nero, il 2020 della pandemia, non ha però inciso più di tanto, a confermare che le isole hanno un minimo vitale di movimento sotto il quale non si scende. E infatti l’anno scorso, 2021, malgrado i postimi pandemici c’è stato un rimbalzo in alto (+14,34% passeggeri e +17,98% auto e camion).

I dati sul traffico Toremar di questo 2022 non sono ancora completi, com’è ovvio mancando ancora due mesi: è confermato però che c’è stato un nuovo aumento, forse anche per la volontà di tanti di sentirsi “liberati” dalle restrizioni di viaggio poste dalle norme anti-Covid. Le navi hanno operato bene che grazie a una stagione estiva e autunnale particolarmente clemente, con poche vere burrasche e con un clima autunnale che ha favorito anche il turismo mordi-e-fuggi caratteristico delle isole. Non rimane che augurare, per il resto dell’anno e per il 2023, il migliore dei buoni venti.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.
Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.

TDT
GIP GROUP

Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

M/T Giovanni Bellini

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	8402357
Nominativo Internazionale:	IKGF
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. – LIVORNO
Data impostazione chiglia:	1984
Data di Costruzione:	1985
Numero di costruzione:	160
Porto di registrazione:	Livorno – 921

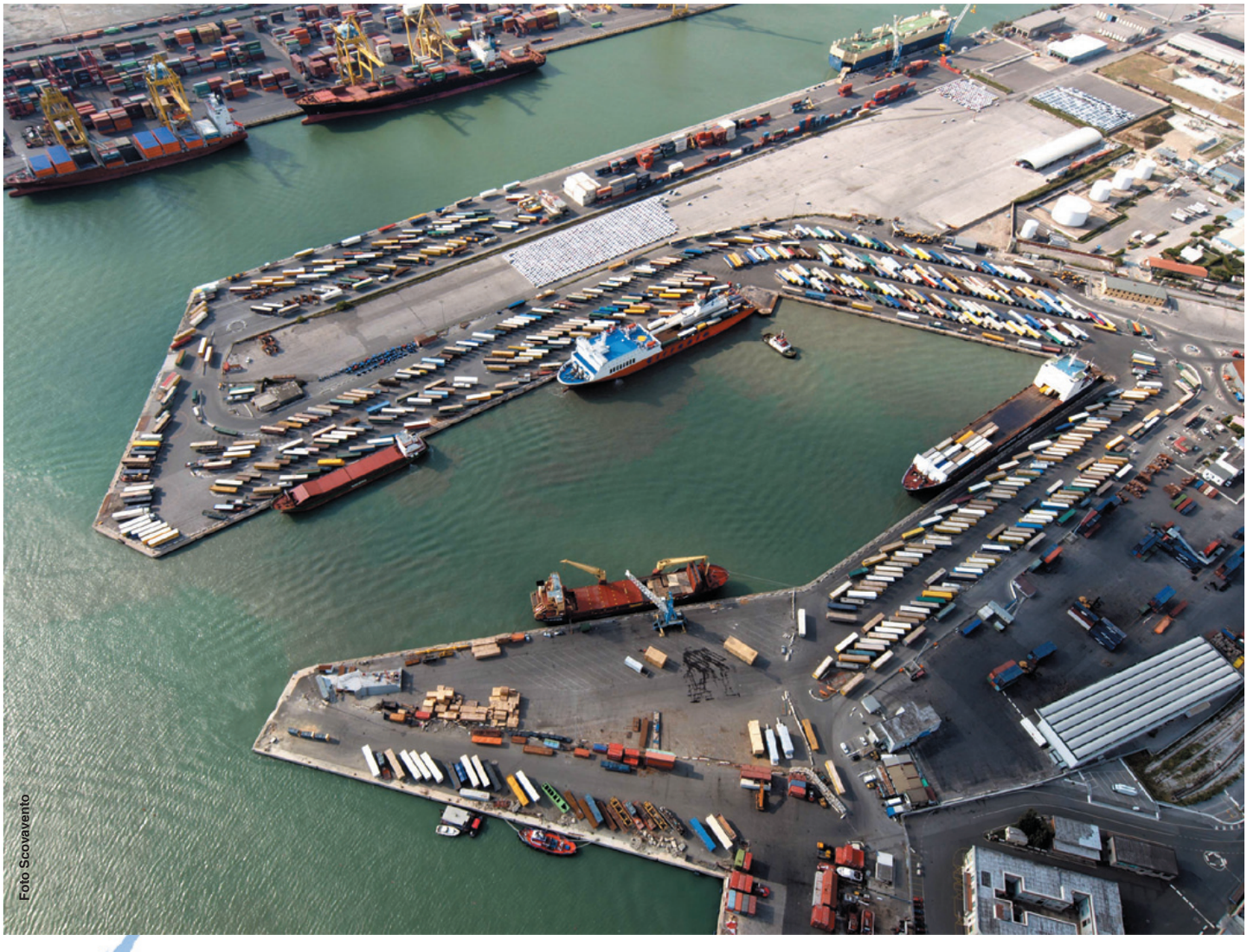
DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	71,00 m
Lunghezza p.p.:	64,30 m
Larghezza f.o.:	14,00 m
Altezza di costruzione:	4,80 m
Pescaggio:	3,70 m
Stazza lorda:	1573,13 t.s.
Stazza netta:	762,41 t.s.
Dislocamento nave scarica:	1650 t
Portata lorda:	471 t
Dislocamento pieno carico:	2124 t

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 65387
Simbolo di classe:	★100 – A – 1.1 ✠IAP
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 2 – Matricola: 1413/1414 – anno di costruzione: 1984
	Costruttore: G.M.T. di Trieste
	Tipo: B.230.12
	2 x 1853 kW = 3706 kW
	Velocità: 1020 giri/min.
	Velocità massima: 18.0 nodi
	Velocità di servizio: 15,0 nodi
	Consumo: 9.8 t/24 h
Generatori elettrici:	
	Generatore diesel ausiliario
	Numero: 3 – Matricola: DV18 MWN00405245 / DV18 MWN00405244 / DV18 MWN00405280 – Costruzione: 2014
	Costruttore: DOOSAN

LTM

Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:
Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:
Varco Galvani - Porto di Livorno
Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818

	Tipo: AD 180 TIF	
	Potenza: 375 kW	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Consumo: 0.9 t/24 h	
	Alternatore	
	Numero: 3 – Matricola: 0001805484/85/86 – Costruzione: 1984	
	Costruttore: MECC ALTE	
	Tipo: ECO 40-25/4	
	Potenza: 450 kVA	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 63511	Matricola VE 2465
	Costruttore: VM	Costruttore: ANSALDO
	Tipo: 1306 MR	Tipo :M2BM250 SB4
	Potenza: 110 CV	Potenza: 95 kVA
	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri/min.
	Consumo: 0,30 t/24 h	
	Generatore diesel impianto sprinkler	Alternatore
	Matricola: 01021332	Matricola: 119115
	Costruttore: DEUTZ	Costruttore: MECC ALTE
	Tipo: B74M1013E	Tipo: ECO 34-1LN/4
	Potenza: 64 kW	Potenza: 80 kVA
	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri/min.
	Consumo: 0,30 t/24 h	
Elica di manovra:	Numero: 1 – Cantieri Navali Riuniti Tipo HMC 4-13 da 300 Cv	
Timone:	Numero: 1 – FRYDEMBO MS 660 D	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	Lips Italiana S.p.A – Livorno	
Potenza:	2 x 1853 kW	
Stabilizzatori:	Numero: 2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo SRA-1-2	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	20
Bar:	1
Area giochi bambini:	1

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua dolce:	51,95 t
Gasolio:	117,65 t
Olio lubrificante:	17,17 t
Zavorra:	325,65 t
Depositi vari:	196,34 mc

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	589
Macchine:	60

GRIMALDI LINES

La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

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

M/T Giuseppe Rum

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	9304954
Nominativo Internazionale:	IRPA
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Cantiere Navale F.lli Giacalone S.p.A. – Mazara del Vallo
Data di Costruzione:	2005
Numero di costruzione:	115
Porto di registrazione:	Porto Santo Stefano – 2LI2898

DIMENSIONI	
Lunghezza fuori tutto:	58,00 m
Lunghezza fra le perpendicolari:	51,80 m
Larghezza di costruzione:	12,00 m
Altezza di costruzione:	3,80 m
Pescaggio:	2,515 m
Stazza lorda:	496,89 t.s.
Stazza netta:	324,12 t.s.
Peso della Nave:	728,65 t
Peso massimo dei carichi:	15t x asse
Dislocamento:	929,37 t

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 80997
Simbolo di classe:	C ✠
Note aggiuntive:	✠ AUT-UMS
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Classe C – Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 2 – Matricola: 2204589/2204581 – anno di costruzione: 2003
	Costruttore: Deutz
	Tipo: SBV8M628
	2 x 1499 kW = 2998 kW
	Velocità: 1000 giri/min.
	Velocità massima: 17 nodi
	Velocità di servizio: 14 nodi
	Consumo: 9.8 t/24 h
Generatori elettrici:	

	Generatore diesel ausiliario	
	Numero: 2 – Matricola: 809475/878527 – Costruzione: 2003	
	Costruttore: Deutz	
	Tipo: D 7 ATA	
	Modello: BF6M 1013MC	
	Potenza: 139 kW	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Consumo: 0.18 t/24 h	
	Alternatore	
	Numero: 2 – Matricola: ---------- Costruzione:----------	
	Costruttore: Leroy Sommer	
	Tipo: LSA 43.2/44.2	
	Potenza: 130 kVA	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 878527	Matricola: ----------
	Costruttore: Deutz	Costruttore: Leroy Sommer
	Tipo: BF4M 1013EC	Tipo: LSA 43.2
	Potenza: 102 kW	Potenza: 90 kVA
	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri /minuto
	Consumo: 0,10 t/24 h	
Elica di manovra:	Numero: 1 – Naiad Marine VT140	
Timone:	Numero: 2 - Cantiere Navale Giacalone	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	Radice	
Potenza:	2 x 1499 kW	
Stabilizzatori:	Numero: 2 Naiad Marine SR4080	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	4
Bar:	1
Area giochi bambini:	0

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua:	40 t
Gasolio:	33 t
Olio lubrificante:	0,8 t
Zavorra:	104 t
Depositi vari:	6 t

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	630
Macchine:	38

M/T Liburna

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	8706727
Nominativo Internazionale:	IWUH
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. – LIVORNO
Anno di Costruzione:	1987
Numero di costruzione:	5867
Porto di registrazione:	Portoferraio – 128

DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	71,15 m
Lunghezza p.p.:	67,29 m
Larghezza f.o.:	15,50 m
Altezza di costruzione:	4,80 m
Pescaggio:	3,605 m
Stazza lorda:	1640,01 t.s.
Stazza netta:	824,18 t.s.
Peso della Nave:	1696,30 t
Peso massimo dei carichi:	526,10 t
Dislocamento:	2222,4 t
La nave è conforme con i requisiti di stabilità della convenzione SOLAS e con la direttiva europea 2003/25/EC (accordo di Stoccolma)	

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 67849
Simbolo di classe:	★100 – A – 1.1
Note aggiuntive:	✠IAP
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Speciale Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 2 – Matricola: 1651/1625 – anno di costruzione: 1988
	Costruttore: G.M.T. di Trieste
	Tipo: B.230.12
	2 x 2132 kW = 4264 kW
	Velocità: 1000 giri/min.
	Velocità massima: 16 nodi
	Velocità di servizio: 15 nodi
	Consumo: 375-435 kg/h

Generatori elettrici:		
	Generatore diesel ausiliario	
	Numero: 3 – Matricola: DV22MWV00306529/306508/204079 – Costruzione: 2013	
	Costruttore: DOOSAN	
	Modello: 4AD222 TI	
	Potenza: 491 kW	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Consumo: 205 gr/kWh	
	Alternatore	
	Numero: 3 – Matricola: 1675685/1664441/1675684 – Costruzione: 2013	
	Costruttore: Mecc Alte S.p.A.	
	Tipo: ECO 40 – 3S/4	
	Potenza: 500 kVA	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 64203	Matricola: MP-4495
	Costruttore: VM	Costruttore: Gruppo Indus. di E. Marelli
	Tipo: 1306 H	Tipo: MX 250 MC/4
	Potenza: 150 CV	Potenza: 96 kVA
	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri /minuto
	Consumo: 0,30-0,35 t/24 h	
Elica di manovra:	Numero: 1 – Cantieri Navali Riuniti Tipo HMC 4-13 A da 330 kW	
Timone:	Numero: 2 – FRIDENBO TIPO HS 30x2 D. matricola 5519	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	Lips Italiana S.p.A – Livorno	
Potenza:	2x 2133 kW = 4266 kW	
Stabilizzatori:	2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo SRA-1-20 Costruttore Sperry	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	17
Bar:	1
Area giochi bambini:	1

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua dolce:	51,95 t
Gasolio:	105,26 t
Olio lubrificante:	11,96 t
Zavorra:	340,91 t
Depositi vari:	15,67 t

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	692
Macchine:	60

M/N Marmorica

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	7717353
Nominativo Internazionale:	ITGH
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Cantieri navali Riuniti S.p.A. – Palermo
Anno di Costruzione:	1980
Numero di costruzione:	160
Porto di registrazione:	Livorno – 808

DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	90,86 m
Lunghezza p.p.:	83,52 m
Larghezza f.o.:	16,00 m
Altezza di costruzione:	5,31 m
Pescaggio:	3,52 m
Stazza lorda:	2386,70 t.s.
Stazza netta:	1226,85 t.s.
Peso della Nave:	3283 t
Peso massimo dei carichi:	898 t
Dislocamento:	2385 t

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 58851
Simbolo di classe:	★100 – A – 1.1
Note aggiuntive:	✠ IAP
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI			
Motori principali:	Numero: 2 – Matricola: 724/725 – anno di costruzione: 1980		
	Costruttore: G.M.T. di Trieste		
	Tipo: B.230.18		
	2 x 2780 kW = 5560 kW		
	Velocità: 1100 giri/min.		
	Velocità massima: 20 nodi		
	Velocità di servizio: 16 nodi		
	Consumo: 19 t/24 h		
Generatori elettrici:			
	Generatore diesel ausiliario		
1		2	3
Matricola: DV22-MWN00408451		Matricola: DV22-MWN00408461	Matricola: DV22-MWN00408462
Costruzione: 2014		Costruzione: 2014	Costruzione: 2014
Costruttore: DOOSAN		Costruttore: DOOSAN	Costruttore: DOOSAN

Modello: 4AD222TIF	Modello: 4V222TIF	Modello: 4V222TIF
Potenza: 491 kW	Potenza: 491 kW	Potenza: 491 kW
Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri/min.
Consumo: 1 t/24 h	Consumo: 1 t/24 h	Consumo: 1 t/24 h

	Alternatore	
	Numero: 3 – Matricola: N°1 = 0001786293 – N°2=0001786294 N°3=0001786295 anno di costruzione: 2014	
	Costruttore: MECC ALTE	
	Tipo: ECO 40-35/4	
	Potenza: 500 kVA	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 100499	Matricola: 18971
	Costruttore: VM	Costruttore: ----------
	Tipo: 1310 MA14	Tipo: 1SGE10V175
	Potenza: 250 CV	Potenza: 175 kWa
	Velocità: 1800 giri/min.	Velocità: 1500 giri /minuto
	Consumo: t/24	
Elica di manovra:	Numero: 2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo HMC 4-15 da 400 Cv	
Timone:	Numero: 2 – AEG Tipo RDC 100/16 MGK	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	Lips Italiana S.p.A – Livorno	
Potenza:	2 x 2780,20 kW = 5560,40 kW	
Stabilizzatori:	Numero: 2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo SRA-1-28	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	24
Bar:	1
Area giochi bambini:	1

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua dolce:	70,68 t
Gasolio:	197,68 t
Olio lubrificante:	29,96 t
Zavorra:	496,43 t
Depositi vari:	10.91 mc

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	737
Macchine:	87

M/N Oglasa

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	7717341
Nominativo Internazionale:	ITMG
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Cantieri navali Riuniti S.p.A. – Palermo
Data di Costruzione:	1980
Numero di costruzione:	885
Porto di registrazione:	Livorno – 807

DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	90,86 m
Lunghezza p.p.:	83,52 m
Larghezza f.o.:	16,00 m
Altezza di costruzione:	5,31 m
Pescaggio:	3,16 m
Stazza lorda:	2386,70 t.s.
Stazza netta:	1226,85 t.s.
Dislocamento nave scarica:	2365.90 t
Portata lorda:	917.10 t
Dislocamento pieno carico:	3283 t

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 58850
Simbolo di classe:	MARCA STELLA 100 – A – 1.1
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 2 – Matricola: 722/723 – anno di costruzione: 1979
	Costruttore: G.M.T. di Trieste
	Tipo: B.230.18
	2 x 2780 kW = 5560 kW
	Velocità: 1100 giri/min.
	Velocità massima: 19.8 nodi
	Velocità di servizio: 15,5 nodi
	Consumo: 14 t/24 h
Generatori elettrici:	
	Generatore diesel ausiliario
	Numero: 3 – Matricola: 40844/408450/408449 – Costruzione:

	Costruttore: DOOSAN	
	Tipo: DV22 MWH02	
	Potenza: 400 kW	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Consumo: 0.9 t/24 h	
	Alternatore	
	Numero: 3 – Matricola:1786290 – 292 - 291 Costruzione:	
	Costruttore: MECC ALTE	
	Tipo: ECO 40-35/4	
	Potenza: 500 kVA	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 100497	Matricola: 33318
	Costruttore: VM	Costruttore: Off. Mecch. Ing. Contaldi
	Tipo: 1310MAT4	Tipo: GSGE 37S
	Potenza: 250 CV	Potenza: 175 kVA
	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri/min.
	Consumo: 0,35 t/24 h	
Elica di manovra:	Numero: 1 – Cantieri Navali Riuniti Tipo HMC 4-15 da 400 Cv	
Timone:	Numero: 1 – AEG Tipo RDC 100/16 MGK	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	Lips Italiana S.p.A – Livorno	
Potenza:	2 x 2780,20 kW = 5560,40 kW	
Stabilizzatori:	Numero: 2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo SRA-1-28 SPERRY	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	23
Bar:	1
Area giochi bambini:	1

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua dolce:	70,68 t
Gasolio:	208,68 t
Olio lubrificante:	28,92 t
Zavorra:	510,56 t
Depositi vari:	10,91 t

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	737
Macchine:	87 / 95

M/T Rio Marina Bella

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	9310836
Nominativo Internazionale:	IBTR
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Rodriguez Cantieri Navali S.p.A. – Messina
Anno di Costruzione:	2004
Numero di costruzione:	333
Porto di registrazione:	NAPOLI

DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	84,43 m
Lunghezza p.p.:	73,60 m
Larghezza f.o.:	15,02 m
Altezza di costruzione:	4.90 m
Pescaggio medio nave vacante:	2.75 m
Stazza lorda:	2391,86 t.s.
Stazza netta:	1388,30 t.s.
Peso della Nave:	1743.82 t
Peso massimo dei carichi:	733,00 t
Dislocamento:	2336.8 t
La nave è conforme con i requisiti di stabilità della convenzione SOLAS e con la direttiva europea 2003/25/EC (accordo di Stoccolma)	

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 81331
Simbolo di classe:	C ✠
Note aggiuntive:	✠ AUT-PORT ✠ AUT-UMS COMF-NOISE-C COMF-VIB-B
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 2 – Matricola: 6MC00697 e 6MC00698 – anno di costruzione: 2003
	Costruttore: CATERPILLAR
	Tipo: 3608
	Potenza: 2 x 2710 kW
	Velocità: 1010 rpm
	Velocità massima: 20 Kn
	Velocità di servizio: 15 Kn
	Consumo: 208,4 g/kWh cad.

Generatori elettrici:		
	Generatore diesel ausiliario	
	Numero: 3 – Matricola: 40800168/40800169/40800171 – Costruzione: 2003	
	Costruttore: CATERPILLAR	
	Tipo: 3408	
	Modello: 3408	
	Potenza: 456 bhp	
	Velocità: 1500 rpm	
	Consumo: 218,9 g/kWh cad.	
	Alternatore	
	Numero: 3 – Matricola: 6DA04824/6DA04825/6DA04825 – Costruzione: 2003	
	Costruttore: CATERPILLAR	
	Tipo: SR4	
	Potenza: 456 bhp cad	
	Velocità: 1500 rpm	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 85Z15445	Matricola: 6EG02104
	Costruttore: CATERPILLAR	Costruttore: CATERPILLAR
	Tipo: 3306	Tipo: RS4B
	Potenza: 233 bhp	Potenza: 200 kVA
	Velocità: 1500 rpm	Velocità: 1500 rpm
Elica di manovra:	Numero: 2 – RODRIGUEZ Tipo TMS – 270 E da 270 kW	
Timone:	Numero: 2 – RODRIGUEZ CNR	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2 - Type: BCP 760	
Costruttore:	BERG Propulsion	
Potenza:	2 x 2710 kW	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	8
Bar:	1+1
Area giochi bambini:	1

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua dolce:	50,06 t
Gasolio:	165,72 t
Olio lubrificante:	9,90 t
Zavorra:	558,62 t
Depositi vari:	21,96 t

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	896
Macchine:	95

HSC Schiopparello Jet

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	8954415
Nominativo Internazionale:	INHP 2
Bandiera:	Italia
Tipo:	HSC – Nave da passeggeri
Costruttore:	Pequot River Shipwork – Connecticut
Data di Costruzione:	1999
Numero di costruzione:	5
Porto di registrazione:	Livorno – 930

DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	35,00 m
Lunghezza p.p.:	29,50 m
Larghezza f.o.:	8,30 m
Altezza di costruzione:	3,03 m
Pescaggio:	1,25 m
Stazza lorda:	209 t.s.
Stazza netta:	74 t.s.
Peso della Nave:	80,971 t
Peso massimo dei carichi:	107,5 t
Dislocamento:	107,5 t

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 95124
Simbolo di classe:	C
Categoria:	High Speed Craft – Catamarano
Navigazione:	Speciale Nazionale
Servizio:	TP

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 5262001333DR ANNO 2003
	Costruttore: MTU
	Tipo: 12V4000 M 70
	2 X 1740 kW
	Velocità: 2000 giri/min.
	Velocità massima: 36 nodi
	Velocità di servizio: 30 nodi
	Consumo: 201g/kWh
Generatori elettrici:	

	Generatore diesel ausiliario	
	Numero: 2 D/G Matr. DR 4452-22628 Matr. SN 4452-22626	
	Costruttore: Lugger NORTHERN LIGHTS	
	Tipo: M65C-4	
	Modello: 4045 TF 001	
	Potenza: 65 kW	
	Velocità: 1800 giri/min.	
	Consumo: 59,09 g/KwH	
	Alternatore	
	Numero: ----------	
	Costruttore: ALASKA DISEL ELECTRONICS	
	Tipo: M65C	
	Potenza: ----------	
	Velocità: 1800 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
Elica di manovra:	NIL	
Timone:	NIL	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	KAMEWA TIPO 63511	
Potenza:	NIL	
Stabilizzatori:	NIL	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	0
Bar:	0
Area giochi bambini:	0

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua:	200 Lt
Gasolio:	6000 Lt
Olio lubrificante:	NIL t
Zavorra:	1350 Kg
Depositi vari:	NIL t

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	145
Macchine:	0

M/T Stelio Montomoli

IDENTIFICAZIONE	
IMO:	8706739
Nominativo Internazionale:	ITTA
Bandiera:	Italia
Tipo:	Traghetto Ro/Ro passeggeri
Costruttore:	Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. – LIVORNO
Data di Costruzione:	1991
Numero di costruzione:	5868
Porto di registrazione:	Portoferraio – 131

DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	93,25 m
Lunghezza p.p.:	83,50 m
Larghezza f.o.:	17,50 m
Altezza di costruzione:	5,30 m
Pescaggio:	4,013 m
Stazza lorda:	2914,87 t.s.
Stazza netta:	1620,87 t.s.
Peso della Nave:	2587,1 t
Peso massimo dei carichi:	956,15 t
Dislocamento:	3394,00 t
La nave è conforme con i requisiti di stabilità della convenzione SOLAS e con la direttiva europea 2003/25/EC (accordo di Stoccolma)	

CLASSIFICAZIONE	
Ente Classificatore:	RINA – n° 69009
Simbolo di classe:	MARCA STELLA 100 – A – 1.1
Categoria:	Motonave
Navigazione:	Speciale Nazionale
Servizio:	TP; Tr (Ro-Ro)

IMPIANTI	
Motori principali:	Numero: 4 – Matricola: – anno di costruzione: 1989
	Costruttore: G.M.T. di Trieste
	Tipo: B.230.16
	2 x 3240 kw = 6480 kw
	Velocità: 1050 giri/min.
	Velocità massima: 18 nodi
	Velocità di servizio: 15 nodi
	Consumo: 11 t/24 h
Generatori elettrici:	

	Generatore diesel ausiliario	
	Numero: 4 – Matricola: DV22MWN04612113/114/115/116 – Costruzione: 2016	
	Costruttore: DOOSAN	
	Tipo: 4AD222TIF	
	Potenza: 491 kW	
	Velocità: 1500 giri/min.	
	Consumo: 1,13 t/24 h	
	Alternatore	
	Numero: 4 – Matricola:1927507/1927506/1933707/1938367 – Costruzione: 05/2016	
	Costruttore: MECC ALTE	
	Tipo: ECO 40 1,5L4	
	Potenza: 670,00 kVA/50Hz	
	Velocità: 1800 giri/min.	
	Diesel d'emergenza	Alternatore d'emergenza
	Matricola: 84356	Matricola: 7308
	Costruttore: VM	Costruttore: Gruppo Indus. di E. Marelli
	Tipo: V 8130	Tipo: M6BM 250 MA/4
	Potenza: 250 CV	Potenza: 137,50 kVA
	Velocità: 1500 giri/min.	Velocità: 1500 giri/min.
	Consumo: 0,84 t/24 h	
Elica di manovra:	Numero: 2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo HMC 4-15 da 400 Cv	
Timone:	Numero: 2 – AEG Tipo RDC 100/16 MGK	
Eliche di Propulsione:	Numero: 2	
Costruttore:	Lips Italiana S.p.A – Livorno	
Potenza:	2 x 2845 kw = 5690 kw	
Stabilizzatori:	Numero: 2 – Cantieri Navali Riuniti Tipo SRA-1-28	

ALLOGGI E STRUTTURE	
Cabine equipaggio:	24
Bar:	1
Area giochi bambini:	1

CAPACITÀ SERBATOI	
Acqua dolce:	70,68 t
Gasolio:	200,19 t
Olio lubrificante:	29,91 t
Zavorra:	477,58 t
Depositi vari:	15,67 t

CAPACITÀ DI CARICO	
Passeggeri:	698
Macchine:	96

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

Agenzia Marittima
LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.lenavigroup.it

COSCO SHIPPING