



AGOSTO 2023

MENSILE

PONTE MORANDI 5 ANNI DAL CROLLO

Sono le 11.36 e parte un minuto di silenzio, mentre si sente il suono delle sirene delle navi in porto e i rintocchi delle campane delle chiese di tutta la diocesi.

Si chiude così la cerimonia in ricordo delle 43 vittime del Ponte Morandi il 14 Agosto, a cinque anni dalla tragedia.

43

Cristian, Dawna, Kristal, Mirko, Marian, Anatoli, Andrea, Claudia, Manuele, Camilla, Roberto, Ersilia, Samuele, Andrea, Elisa, Francesco, Alberto, Marta, Stella, Carlos, Giovanni, Antonio, Gerardo, Matteo, Giorgio, Alessandro, Giovanna, Vincenzo, Luigi, Angela, Gennaro, Alessandro, Bruno, Axelle, Nathan, Melissa, William, Juan Ruben, Leyla, Juan Carlos, Admir, Marius, Henry

Sullo schermo iniziano a scorrere i nomi di chi quel giorno ha perso la vita, accompagnati dalla melodia del violino di Marcello Fera e dal pianoforte di Paola Biondi e Deborah Brunialti.

Poi l'esibizione, sulle musiche di Rachmaninov, del ballerino Bellussi, accompagnato anche nel secondo brano dalla ballerina Ana Torrequebrada.

Se quel **14 Agosto del 2018** la notizia non fosse stata corredata da foto e video forse sarebbe stato quasi impossibile credere che il Ponte Morandi fosse crollato.

Il procuratore di Genova Nicola Piacente ha detto di sentirsi addosso tanta responsabilità, per le vittime e per gli indagati, ma la rabbia dei familiari è ancora tanta e la richiesta di giustizia non manca di farsi sentire.

Giustizia è una parola che risuona durante gli interventi sul palco della cerimonia che vuole ricordare ma anche guardare oltre, cercando di trasformare la tragedia in un punto di partenza per il futuro e quello che da quell'evento si è potuto imparare.

Alle 11.36 il viadotto Polcevera o com'era comunemente chiamato, ponte Morandi, vide la sezione sopra la zona fluviale e industriale di Sampierdarena, 250 metri di strada, crollare d'improvviso insieme al pilone di sostegno numero 9.

43 delle **persone** che stavano transitando a bordo dei loro mezzi e gli operai a lavoro nella zona sotto il ponte persero la vita. Circa 600 persone furono sfollate dalle loro case.

Dopo meno di due anni dal crollo, il 3 Agosto 2020 l'inaugurazione del nuovo viadotto Genova San Giorgio, costruito su disegno dell'architetto Renzo Piano.

5
ANNI
DOPO

PONTE MORANDI

SERGIO MATTARELLA

PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA



“Il crollo del Ponte Morandi a Genova ha rappresentato un drammatico appello alle responsabilità di quanti sono incaricati di attendere ad un pubblico servizio, sia di coloro che provvedono, sul terreno, alla erogazione agli utenti, sia di chi deve provvedere alla verifica delle indispensabili condizioni di sicurezza.

Nel quinto anniversario del crollo, con il suo tragico bilancio di vite umane annientate, con la profonda ferita inferta alla Città di Genova e alle coscienze di tutti gli italiani, la Repubblica rinnova e rafforza i sentimenti di vicinanza e solidarietà ai familiari delle vittime e a quanti hanno visto sconvolgere la propria esistenza da una catastrofe tanto grave quanto inaccettabile. Una vicenda che interpella la coscienza di tutto il Paese, nel rapporto con l'imponente patrimonio di infrastrutture realizzato nel dopoguerra e che ha accompagnato la modernizzazione dell'Italia. Un patrimonio la cui manutenzione e miglioramento sono responsabilità indeclinabili. La garanzia di mobilità in sicurezza è un ineludibile diritto dei cittadini.

Il trascorrere del tempo non attenua il peso delle responsabilità per quanto accaduto. Ed è responsabilità fare giustizia, completando l'iter processuale, con l'accertamento definitivo delle circostanze, delle colpe, delle disfunzioni, delle omissioni.

Con il sostegno del Paese intero, Genova ha saputo mettere in campo una grande reazione civile, che è divenuta forza ricostruttiva.



Il nuovo Ponte San Giorgio ha saputo essere un simbolo di ripartenza e di efficace collaborazione tra istituzioni ed espressioni della società.

Un risultato importante che dimostra ancora una volta come l'Italia sappia affrontare le sfide più difficili dando il meglio di sé nell'unità”.

MATTEO SALVINI

MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI



Quello che c'è sopra le nostre teste è un esempio di rinascita di una comunità che ha dimostrato un'unità e un'efficienza assolutamente eccezionale.

Conto di tornare l'anno prossimo con il disegno di legge già depositato e presentato in commissione, ormai approvato, che riconosca anche ai cittadini vittime non di una calamità naturale come quei 43 morti vittime dell'incuria di qualcuno che non ha fatto il suo lavoro, di qualcuno che non ha mantenuto gli accordi.

Mi sono letto diversi atti del processo e ci sono stati miliardi di euro di profitti, una parte dei quali avrebbe dovuto essere reinvestita in manutenzione, cosa che evidentemente visto quello che è accaduto non è successa.

Spero l'anno prossimo di portare in dote oltre alla vicinanza e all'affetto e al cordoglio alla memoria, anche una nuova legge che equipari le vittime del Ponte Morandi e di altri episodi di incuria, alle vittime del terrorismo con tutto quello che ne consegue anche retroattivamente.

Il Ministero delle Infrastrutture gestisce più di 21.000 ponti e viadotti in tutta Italia e stiamo facendo una ricognizione per recuperare qualche decennio di mancata attenzione.

La ricostruzione del ponte è un miracolo, 15 mesi, mille operai, nessun infortunio sul lavoro e più di 300 imprese coinvolte che hanno unito tutta la città, le forze sociali, culturali, i sindacati e imprenditori. A loro dico grazie

Ci sono tante cose su cui lavorare e metterò tutto l'impegno, la passione e la determinazione di questo mondo perché siano realtà nei prossimi anni perché quando c'è un terremoto o un'alluvione, quando c'è una frana o una tromba d'aria le istituzioni possono fare poco, ma noi piangiamo 43 vittime non della sfortuna, non del caso, non del cambiamento climatico, ma della vita dell'uomo e io conto che di questo qualcuno paghi il conto in onore in memoria di queste 43 vittime.

MARCO BUCCI

SINDACO DI GENOVA



Genova non dimentica, Genova non vuole dimenticare. Genova farà tutto il possibile perché questa giornata del 14 Agosto sia ricordata anno dopo anno negli anni a venire.

Non solo perché quel giorno ci ha "regalato" 43 vittime che sono scritte là, ma sono soprattutto scritte nei nostri cuori, nelle nostre menti, sono scritte nel desiderio che abbiamo tutti noi di poter dire al mondo che è stata una grande ingiustizia e che vogliamo che queste cose non si ripetano più.

Genova sente profondamente questo dovere di dimostrare al mondo che queste cose non si debbano più fare e questo schiaffo che ha colpito la città ha fatto in modo

che tutti noi ci riunissimo attorno a un obiettivo comune, lavorando e tirandoci su le maniche. Abbiamo dimostrato che è così che bisogna reagire, è così che bisogna fare. Non vogliamo che queste cose si ripetano più. Le cose vanno fatte bene, vanno fatte con la tecnologia e i finanziamenti, con cervello e cuore perché bisogna sempre pensare a quello che potrà succedere in futuro. È il dovere che abbiamo non solo come amministratori, ma come cittadini nei confronti del prossimo. La nostra libertà finisce dove comincia quella degli altri e non possiamo nemmeno per un secondo correre rischio di infrangere la libertà e figuriamoci la vita delle altre persone.

Questo è il messaggio che mi sento in dovere di ricordare ogni 14 Agosto e che continuerà a fare anche chi verrà dopo di me, perché questo è il messaggio che Genova vuole lanciare al mondo. La nostra città vuole diventare una grande città internazionale e fare tante cose: ha tanti investimenti da mettere a terra, ma lo vogliamo fare rispettando quello che abbiamo imparato da questa tragedia.

GIOVANNI TOTI

PRESIDENTE DELLA REGIONE
LIGURIA



Oggi siamo qui per ricordare le persone che non ci sono più ma anche per chiederci che cosa dobbiamo e possiamo ancora fare per onorare la memoria di quelle 43 vittime senza colpa, noi sopravvissuti senza merito, perché su quel ponte poteva esserci ognuno di noi. Credo siano due le parole da tenere a mente: coraggio, quello dimostrato dai familiari delle vittime, e giustizia, quella che affidiamo alle aule dei tribunali. Insieme alle lacrime, alla polvere e al sudore dei soccorritori, in quella tragica giornata di Agosto iniziò il riscatto di un'intera regione, che ha portato alla ricostruzione di un'opera infrastrutturale diventata modello per l'Italia.

Una cosa è certa: coloro che hanno

avuto una perdita così profonda devono ricevere giustizia. Ringrazio il vice presidente del Consiglio Matteo Salvini, oggi come allora presente in rappresentanza del governo, il viceministro Edoardo Rixi e ringrazio i magistrati della Procura di Genova impegnati in un lavoro complesso e scrupoloso, mosso non da vendetta, ma dal dovere di rendere giustizia a chi non c'è più e a tutti coloro che hanno sofferto per questa immane tragedia. Certi che arriveremo alla verità, il nostro obbligo come rappresentanti pro tempore delle istituzioni è far sì che non ci sia un altro ponte Morandi.

Molto è stato fatto, molto resta da fare. Ciò non significa solo mantenere e avere cura di quello che ci è stato affidato nel dopoguerra, ma guardare oltre, prendersi la responsabilità di fare scelte importanti per il futuro dell'Italia, senza guardare a colori o simboli politici.

Linde Material Handling

Linde

Tricom s.r.l.



tricom srl . net

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **NAPOLI** per:

LIBIA * via Jeddah	MISURATA*	ogni 7 giorni
ALGERIA	ALGERI	ogni 12 giorni
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA BEIRUT	ogni 20 giorni ogni 10 giorni
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO * via Jeddah	AQABA GIBUTI PORT SUDAN* ADEN*	ogni 10 giorni ogni 20 giorni settimanale settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN * via Jebel Ali	JEBEL ALI MUNDRA KARACHI BANDAR ABBAS* ABU DHABI* DAMMAM* KUWAIT* HAMAD* UMM QASR* NAYA SHEVA* AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI* SOHAR* SHARJAH* BAHRAIN*	ogni 10 giorni
AFRICA OCCIDENTALE * partenze solo da Genova	DAKAR* ABIDJAN* TEMA* TINCAN*	ogni 7 giorni
EST - SUD AFRICA * via Durban	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN CAPE TOWN *	ogni 20 giorni

PER I PORTI DELL' ALGERIA: SERVIZIO DA NAPOLI VIA GENOVA

Per ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

WWW.MESSINALINE.IT

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

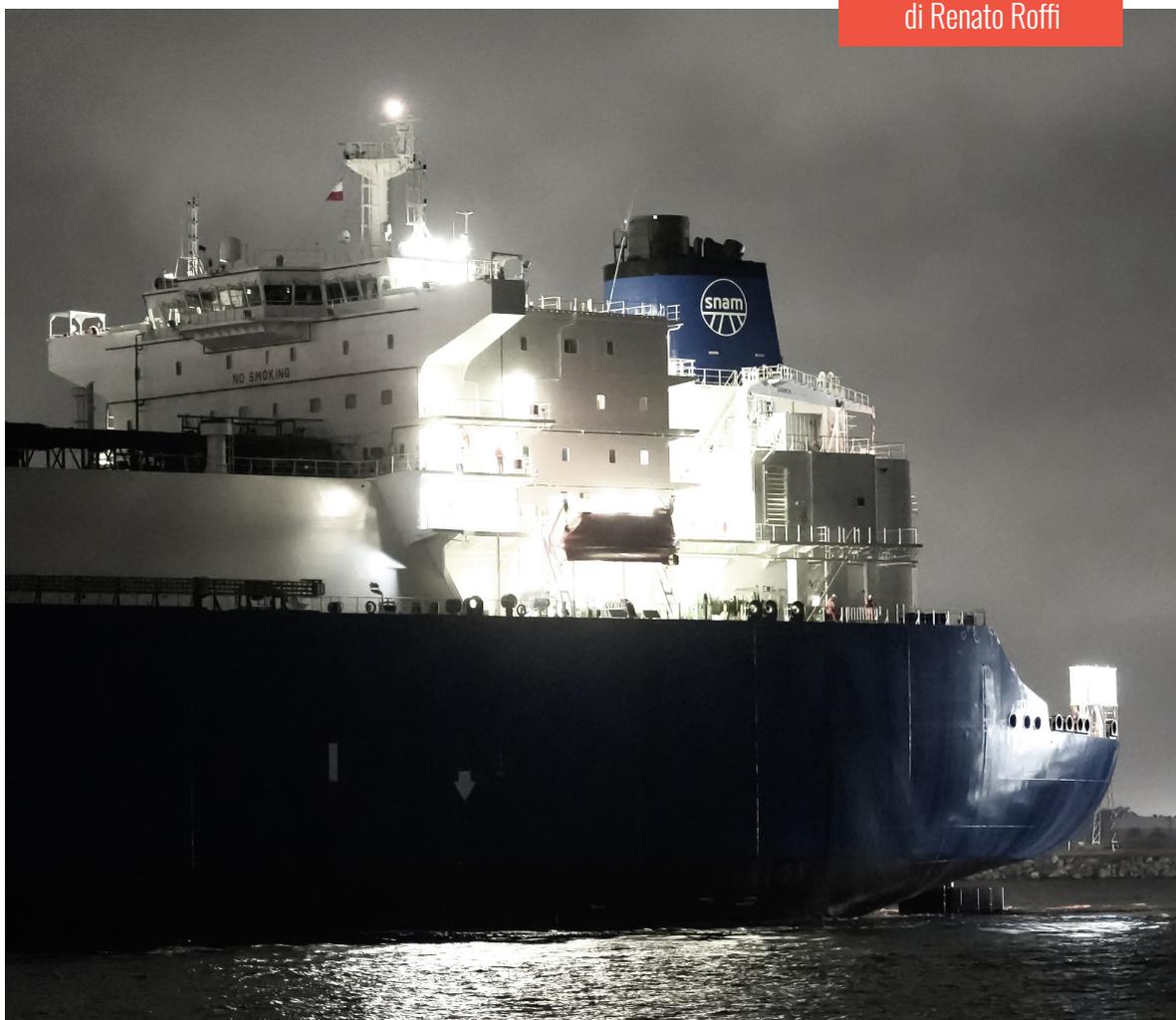
IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it



GOLAR TUNDRA

LAScerà PIOMBINO FRA TRE ANNI! PROMESSA DA MARINAIO?

di Renato Roffi



Come senza opposizione non può aversi un buon governo, così un progetto o un'impresa non potranno essere ben valutati senza averne considerato anche gli aspetti contrari o, almeno, la parte più cospicua di essi.

Ricordando la catastrofe che un vagone ferroviario carico di Gpl fu capace di provocare a Viareggio quattordici anni fa, anche senza fare dell'allarmismo spicciolo, riesce davvero difficile non chiedersi, con un certo sgomento e senza bisogno di altre considerazioni, quanti di quei vagoni può contenere la Golar Tundra, la nave rigassificatrice ormeggiata a Piombino. Anche non pensando a ciò a cui è impossibile non pensare, tralasciando di fare le debite proporzioni, limitiamoci a considerare che, se gli altri impianti del genere di cui disponiamo sono stati collocati ad una congrua distanza dalla costa (decine di miglia), un motivo dovrà pur esserci e c'è solo da sperare, per quanto possa riuscire difficile, che se si è

stabilito di ormeggiare un mostro del genere a Piombino, il rischio (improbabile quanto si vuole, ma certamente innegabile) valga davvero la candela.

Tale aspetto della spinosa questione riguarda sopra tutto la coscienza dei politici che, più o meno direttamente e più o meno convinti, si sono allineati spendendosi per il “successo” dell’iniziativa, magari confidando nella buona sorte o, a seconda dell’educazione ricevuta, nella divina Provvidenza. L’ormeggio di un rigassificatore a Piombino a così poca distanza dalla città è ormai cosa fatta, ma non appartiene a quella categoria di fenomeni irreversibili a cui debba essere rigorosamente applicato l’antico principio *“Quod factum non infectum fieri potest”* e coloro che ne hanno la responsabilità e il potere sarebbero ancora in tempo a riconsiderare la questione.

E’ sperabile che abbiano ragione quanti si sentono di basare le loro certezze sul fatto che, fin ora, non esistono precedenti di esplosione di un rigassificatore, ma dobbiamo anche ricordare che, fino al 2009, non esistevano precedenti neppure di un vagone ferroviario carico di Gpl che esplodesse provocando la distruzione di un intero quartiere di Viareggio mandando all’altro mondo 32 povere vittime orribilmente bruciate.

Certo, non è possibile fare a meno di osservare quanti e quali interessi possano agitarsi intorno a un’operazione come quella di ormeggiare in fretta furia un potenziale pericolo (e che pericolo!) alle banchine di un porto praticamente unito alla città a dispetto della popolazione, sotto la spinta di una supposta (temine icasticamente ancipite) urgenza, ma ciò stupisce solo fino ad un certo punto in un Paese come il nostro, in cui è ormai stato chiarito - come sta emergendo inconfutabilmente dalle indagini - che, pur essendo noto il rischio concreto di collasso, si è ripetutamente soprasseduto alle necessarie manutenzioni al ponte Morandi perché ai costi, già elevatamente onerosi delle stesse, si sarebbero sommate le perdite per i mancati incassi provocati dalla necessaria e lunga chiusura del viadotto.

Essendo comunque tale, ad oggi, la realtà dei fatti, tanto vale cercarne (magari con il lanternino) gli aspetti positivi e vagliare la questione sotto il profilo (essenziale per una corretta analisi del rapporto rischio - beneficio) della convenienza reale, vale a dire del concreto giovamento che la struttura dovrebbe recare al fabbisogno nazionale.



analisi rischi/benefici

5 miliardi
di metri cubi all'anno

6,5%
del fabbisogno



Stando alle notizie ufficiali, la Golar Tundra, con la sua capacità di 5 miliardi di metri cubi all'anno, dovrebbe produrre il 6,5% di quanto ci occorre portando la capacità italiana a oltre il 25% della domanda.

Va detto che le autorità competenti in materia di sicurezza hanno svolto tutte le analisi di rischio previste dalla vigente normativa e che il complesso è equipaggiato con sistemi di controllo e di sicurezza in grado di rilevare eventuali fughe di gas naturale ed incendi con attivazione immediata dei dispositivi più idonei a mantenere il terminale in condizioni di massima (ma sempre umana) sicurezza.

A proposito del carattere di "urgenza" che si è voluto imprimere all'operazione, merita osservare che, secondo quanto Samandhi Lipari, ricercatore e attivista ambientale, attualmente affiliato al dipartimento di geografia dell'Università di Manchester, ha riferito sulla rivista "Economia circolare.com" del 5 Agosto scorso, fra Gennaio e Maggio del 2023, la quantità di gas esportata da operatori italiani è risultata superiore del 578% rispetto al 2021, ciò non di meno una buona parte del nostro parlamento propugna a spada tratta la realizzazione di nuove strutture per l'importazione e la distribuzione di Gnl, fra cui il rigassificatore a Piombino.

Alessandro Gianni, laureato in Scienze biologiche, con Dottorato di ricerca in Biologia dell'evoluzione, osserva che, vicino alla Golar Tundra, attraccheranno gasiere altrettanto grandi e spesso trainate da rimorchiatori. A tal proposito - avverte Gianni - va considerato che, da Maggio a Ottobre, a Piombino circa ogni quattro minuti entra o esce una nave traghetto per i collegamenti con Elba, Capraia, Sardegna e Corsica e sarebbe assai opportuna una puntuale valutazione dei rischi effettivamente connessi ad un traffico tanto intenso così vicino alla Golar Tundra e ad altre eventuali gasiere attraccate al molo Ovest del porto piombinese.

Le simulazioni di sicurezza (che sempre simulazioni restano e, a differenza delle calamità reali, si svolgono sotto il controllo umano) sono state effettuate in assenza di venti superiori ai 25 nodi, ma è arcinoto che quella zona è frequentemente flagellata da venti di portata ben superiore. A tutto questo - riporta Gianni nel proprio articolo - va a sommarsi il fatto che, per funzionare, il rigassificatore ha bisogno di impiegare acqua di mare che dovrà essere sterilizzata con ipoclorito di sodio (vulgo candeggina), per evitare le incrostazioni per

poi riscaricarla fredda a meno 7°C rispetto a quando era stata prelevata e con una concentrazione di 0,2 mg/l di candeggina, sostanza ben diversa dall'acqua di colonia, di cui ogni giorno finiranno in mare 86,4 chilogrammi per un totale annuo di 31,5 tonnellate. Il silenzio intorno a tale tipo di realtà lascia supporre quanto meno una eccessiva fiducia nella capacità autorigenerante del mare e non è da sottovalutare il serio rischio di una sterilizzazione generalizzata, prima del porto di Piombino e poi dell'intero Golfo di Follonica (se basterà), con le conseguenze naturali, non del tutto ben prevedibili, che ciascuno può immaginare e che i più responsabili potranno, anzi, dovrebbero ben ponderare.

Nel 2006, l'armatore Nello D'Alesio, mi raccontò che al comandante della nave petroliera Gaetano D'Alesio (100 mila t.) impiegata nel golfo del Texas per allibare 4 o 5 volte al mese cisterne da 4/500 mila t., dopo aver trasportato senza macchia per 12 anni centinaia di migliaia di tonnellate di prodotto, fu irrogata una sanzione amministrativa di 11 mila dollari aver lasciato cadere accidentalmente in mare gasolio per l'equivalente di.....
- UDITE - sei (6) cucchiaini da tè, (per avvalorare la veridicità di tale incredibile assunto, Nello D'Alesio mi fece dono di una fotocopia della comunicazione della Us Coast Guard, che conservo e su cui si legge proprio: "....06 teaspoos...".

Tornando alla Golar Tundra e alla promessa (non vincolante) di lasciarla a Piombino non più di tre anni, consideriamo che il costo dell'impianto si aggira intorno agli 80 milioni ed appare assai arduo pensare che ne verranno spesi altrettanti per spostarlo in mare aperto. Non sembra, fino ad oggi (ma ciò potrebbe essere superato al momento della pubblicazione di queste righe ndr), che la Snam ancora non abbia prodotto il certificato di sicurezza definitivo, indispensabile al Comitato tecnico della regione per esprimere il proprio parere indispensabile, a sua volta, per il rilascio della eventuale Autorizzazione integrata ambientale, indispensabile per far funzionare la nave che, secondo le promesse fatte dal governo nel 2022 al momento dell'approvazione, sulla scia del decreto Aiuti, sarebbe dovuta entrare in funzione nella Primavera di quest'anno, per

sottrarci alla «dipendenza» dal gas russo.

Riferisce ancora Lipari che *"...mentre la Commissione europea, con il piano RePo-wer EU, sostiene che solo 12 miliardi di euro verranno spesi per le filiere di gas e petrolio, il Financial Times, sulla base di dati elaborati dal think tank Ember, stima che ne verranno spesi almeno più del quadruplo e, dato che si tratta di investimenti in parte privati, è consequenziale dedurre che verranno prolungati almeno fino a generare ricavi. Ossia per periodi di tempo prevedibilmente lunghi e comunque superiori ai tre anni, entro cui la nave Golar Tundra già acquistata da Snam dovrebbe lasciare la banchina del porto di Piombino"*.

Per concludere (ma solo per non farla lunga più di tanto), è bene sapere che il Gnl – stando ai calcoli de "Il sole 24 ore", costa il 50% in più del gas naturale che ci per-viene dai gasdotti ed è venduto mediante contratti

a lungo termine. Ciò è dovuto alle caratteristiche strutturali della filiera del GNL stesso che necessita di impianti di liquefazione e rigassificazione, oltre che di navi gasiere, ma anche al fatto che le forniture di GNL si svolgono, ad oggi, tramite contratti a breve scadenza, risentendo maggiormente della volatilità del mercato e delle speculazioni.

Intanto, mentre l'Unione sindacale di base (Usb) piombinese ha depositato una denuncia per reati ambientali contro ignoti, la Snam ha promesso che l'operazione comporterà 1500 posti di lavoro in più, ma la stessa Usb contesta l'assunto sostenendo che si tratterà al massimo di una cinquantina di assunzioni, fra l'altro non vincolate al territorio, riservate a personale altamente specializzato.

FERCAM E DACHSER SI RAFFORZANO SUL MERCATO INTERNAZIONALE

DUE DIVISIONI, CON CIRCA 920 COLLABORATORI IN 43 SEDI IN ITALIA,
HANNO GENERATO NEL 2022 UN FATTURATO DI CIRCA 400 MILIONI DI EURO

FERCAM trasferirà le sue divisioni Distribution e Logistics nella joint venture “Dachser & FERCAM Italia S.r.l.”, in cui Dachser deterrà una partecipazione dell’80% delle azioni. Obiettivo primario è il rafforzamento e completamento della rete europea con notevoli vantaggi operativi. L’acquisizione è soggetta all’approvazione delle autorità competenti in materia di concorrenza. In base all’accordo concluso tra le due società, entro la fine dell’anno le divisioni Distribution e Logistics in Italia saranno conferite nella nuova joint venture “Dachser & FERCAM Italia S.r.l.”, nella quale FERCAM SpA deterrà una partecipazione del 20%. Queste due divisioni, con circa 920 collaboratori in 43 sedi in Italia, hanno generato nel 2022 un fatturato di circa 400 milioni di euro.

Dall’inizio del 2024 la neocostituita “Dachser & FERCAM Italia S.r.l.” opererà come società indipendente e riferirà direttamente ad Alexander Tonn, COO Road Logistics di Dachser, mentre le attività operative di groupage nazionale e internazionale nonché la logistica in Italia continueranno ad essere guidate dal direttore FERCAM dott. Gianfranco Brillante e dalla sua collaudata squadra, garantendo continuità e competenza sul mercato italiano.





ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI



FERCAM Transport (trasporto nazionale e internazionale su strada e ferrovia), FERCAM Air & Ocean e FERCAM Special Services (logistica dell'arte e fieristica, home delivery, servizi di relocation e traslochi nonché servizi di archivio e gestione documentale) come pure tutte le società estere rimarranno di proprietà esclusiva di FERCAM SpA e non saranno contemplate dalla joint venture. Per questi settori FERCAM prevede nei propri piani strategici una massiccia accelerazione della crescita e internazionalizzazione, anche oltreoceano.

«Dachser è un'azienda a conduzione familiare come la nostra, in forte espansione, con obiettivi simili e brevi vie decisionali che nella nostra ventennale partnership è stato un partner eccellente e affidabile per tutta la nostra distribuzione europea. Rispetto all'inizio della nostra cooperazione, nel 2003, tuttavia, le condizioni di mercato sono notevolmente cambiate con una sempre maggiore concentrazione su pochi operatori europei e mondiali; è un po' ciò che è avvenuto in Italia in passato per gli operatori regionali che gradualmente sono stati sostituiti da aziende operanti su tutto il territorio nazionale. Per questo motivo abbiamo deciso di costituire questa joint venture esclusivamente per la distribuzione e la logistica giungendo a una situazione win-win per tutte le parti coinvolte», afferma Thomas Baumgartner, Presidente del Consiglio di amministrazione della FERCAM.

«In questo modo avremo un legame ancora più stretto con il nostro partner rafforzando contemporaneamente anche la nostra posizione», aggiunge Hannes Baumgartner, AD FERCAM. Grazie alla rete europea di Dachser si apriranno anche nuovi potenziali di crescita in particolare nell'export. Tutto questo crea stabilità e sicurezza anche per il futuro.

«Dachser e FERCAM, entrambe aziende a conduzione familiare, hanno in comune un approccio di gestione orientata e basata su valori comuni, in grado di garantire la sostenibilità e il futuro delle nostre aziende anche per le generazioni a venire. È questo il motivo di volere stringere una cooperazione ancora più stretta attraverso la costituzione di una joint venture in Italia, basata su una ventennale collaudata collaborazione», spiega Bernhard Simon, Chairman of the Supervisory Board di Dachser.

Isola d'Elba

TUTTA UN'ALTRA MUSICA



FESTIVAL MUSICALE D'EUROPA

Giani: Festival importante
che dà lustro all'intera Toscana



E' un festival importante che dà lustro all'intera Toscana e pone al centro della scena musicale internazionale l'isola che Napoleone elevò a Stato sovrano. Non si può che esprimere soddisfazione per il livello ormai raggiunto da Elba isola musicale d'Europa. Può essere definito un festival d'eccellenza che mette assieme musica, cultura e natura in un contesto artistico che va ben oltre i confini nazionali. Esso inoltre valorizza il patrimonio naturalistico ed i monumenti dell'isola".

Con queste parole il presidente della Regione Toscana, **Eugenio Giani**, ha presentato l'edizione numero 27 di Elba isola musicale d'Europa, il festival di musica classica che dal 1997 coniuga arte, musica e natura nei più suggestivi scenari elbani, proponendo concerti nei

luoghi più caratteristici dell'isola toscana che Napoleone Bonaparte costituì nello Stato autonomo del Principato dell'Elba.

Giani, nel suo intervento, si è complimentato con gli organizzatori incoraggiandoli nel lavoro artistico e culturale che da anni stanno svolgendo e ha sottolineato la "capacità di rinnovare la vocazione al connubio tra musica, natura e storia".

Oltre sessanta musicisti provenienti da venti diversi Paesi tra solisti affermati e giovani talenti, sedici eventi, nove location. Questi sono i numeri dell'edizione 2023 del festival in programma dal 27 Agosto al 10 Settembre a **Portoferraio, Capoliveri, Rio, Marciana e Marciana Marina**, con una inedita "gita fuori porta" all'**isola di Capraia**.

"Oltre alla grande novità rappresentata dall'evento a Capraia che, nel gettare un ponte con un altro festival dell'Arcipelago toscano rafforza la nostra vocazione collaborativa e propositiva, quest'an-



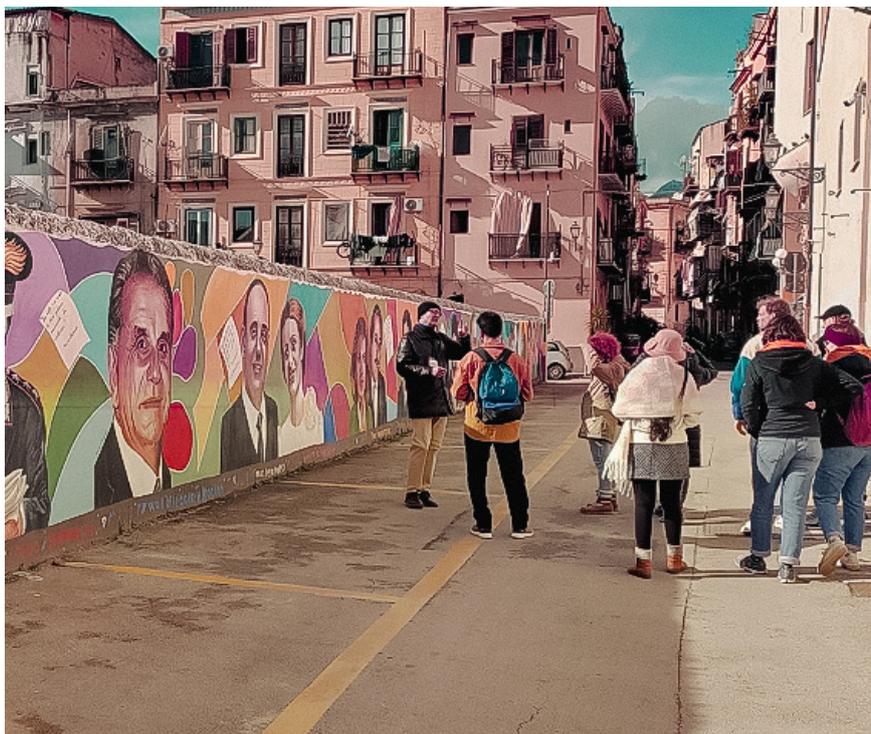
no diamo seguito al progetto dell'Elba festival orchestra, che abbiamo ideato con successo lo scorso anno e al quale teniamo in modo particolare, offrendo così ancora una volta la possibilità a tanti giovani musicisti, provenienti da diversi angoli d'Europa e anche da più lontano, di confrontarsi con solisti di grande esperienza", ha sottolineato **George Edelman**, direttore artistico di Elba isola musicale d'Europa, presentando l'evento nel corso della conferenza stampa che si è svolta a Palazzo Strozzi Sacratini di Firenze.

Edelman ha affermato anche che sarà riproposto "l'incontro tra musica e cinema" e sarà dato ancora una volta "spazio al jazz, musica molto amata dal nostro pubblico".

Alla conferenza stampa ha preso parte anche il consigliere regionale **Gianni Anselmi**, espressione del territorio. Secondo quanto emerso nel corso dell'incontro con i giornalisti, il festival internazionale sarà, secondo consuetudine, nel solco del connubio tra musica e natura, arte e storia, all'insegna del dialogo tra repertori, stili e suoni diversi, dalla musica da camera e sinfonica al jazz senza dimenticare la musica brasiliana.



COSTA CROCIERE SOSTIENE ADDIOPIZZO: “PALERMO NO MAFIA TOUR”



LA COMPAGNIA PROMUOVE UNA INIZIATIVA A FAVORE DEL TURISMO ETICO E RESPONSABILE. OGNI GIOVEDÌ, DURANTE LA SOSTA DI COSTA SMERALDA A PALERMO, GLI OSPITI ITALIANI E INTERNAZIONALI DELLA NAVE POTRANNO SCOPRIRE IL CENTRO STORICO DELLA CITTÀ CON UN TOUR TRA I LUOGHI-SIMBOLO DELL'ANTIMAFIA.

Costa Crociere fa rotta a Palermo per sostenere il movimento antimafia **Addiopizzo**. Gli ospiti italiani e internazionali della compagnia italiana in arrivo ogni giovedì a Palermo a bordo della nave **Costa Smeralda** potranno scoprire la città in una maniera davvero unica, partecipando al **“Palermo No Mafia Tour”**, un tour a piedi nel centro storico di Palermo alla scoperta dei luoghi-simbolo dell'antimafia civile e della ribellione al racket. Il tour è organizzato da Addiopizzo Travel, cooperativa sociale e tour operator nato

nell'ambito del movimento Addiopizzo, che propone turismo etico per dire no alla mafia.

In linea con i principi del suo **“Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo”**, Costa Crociere ha voluto scegliere per i suoi ospiti in visita a Palermo un percorso di turismo etico e responsabile, un nuovo modo di visitare la città, dove ogni tappa offre lo spunto per una riflessione sul fenomeno della mafia e sulla mobilitazione civile contro il potere mafioso. Durante la passeggiata a piedi di circa

tre ore, accompagnata dal racconto di chi la città la vive quotidianamente, gli ospiti potranno conoscere Palermo nella sua vera essenza, al di là dei luoghi comuni.

L'itinerario di **“Palermo No Mafia Tour”** si snoda tra le vie del centro storico per mostrare una nuova immagine della città. Dopo l'accoglienza al porto, la prima tappa è il **Teatro Massimo**, luogo che per molti è legato all'immaginario del film **“Il Padrino”**. Da lì si raggiunge a piedi il **Muro della Legalità**, un murale

di oltre 60 metri, che ritrae i volti dei caduti nella lotta contro la mafia, come Paolo Borsellino, Giovanni Falcone, Peppino Impastato, ma anche di personaggi della letteratura e cultura siciliane, come Andrea Camilleri, Leonardo Sciascia e Letizia Battaglia, che sono sempre stati in prima linea nella lotta per la legalità.

Il tour prosegue poi per **Piazza Beati Paoli**, per raccontare del legame leggendario, ma infondato, fra la setta del romanzo di Luigi Natoli "I Beati Paoli" e Cosa nostra, passando per il celebre e pittoresco Mercato del Capo. La tappa successiva è **Piazza della Memoria**, con il memoriale dedicato ai magistrati uccisi dalla mafia, alle spalle del Tribunale, e poi ancora la **Cattedrale**, dove viene affrontata la questione dei rapporti fra Mafia e Chiesa e l'impegno antimafia di martiri come Don Pino Puglisi. Si raggiunge quindi il **Municipio**, per tanti anni simbolo del connubio fra mafia e politica, ma che ha vissuto anche la stagione

della Primavera di Palermo.

Il tour prevede anche una pausa di consumo critico, in uno dei negozi che espongono il logo della campagna "**Pago chi non paga**": sono negozi che hanno detto no al racket delle estorsioni, dichiarando pubblicamente di non voler più pagare il pizzo. In questo modo gli ospiti di Costa Smeralda potranno non solo contribuire al cambiamento, sostenendo un circuito di economia etica e libera dal pizzo, ma anche conoscere i commercianti della rete Addiopizzo e le loro storie.

Addiopizzo è un movimento antimafia nato nel 2004 da un gruppo di giovani intorno a uno slogan: "un intero popolo che paga il pizzo è un popolo senza dignità". Opera dal basso attraverso la strategia del "consumo critico", coinvolgendo i cittadini e turisti per sostenere con i propri acquisti i commercianti che non cedono alle richieste estorsive e che si sono apertamente schierati contro la prepotenza mafiosa, oltre a

offrire assistenza gratuita alle vittime di estorsione e di usura.

Costa Smeralda è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Sino al 14 marzo 2024 Costa Smeralda farà scalo a Palermo tutti i giovedì, nell'ambito di un itinerario di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che comprende anche Civitavecchia, Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca. Dal 23 Marzo 2024 sino a fine anno, sarà invece Costa Toscana, nave gemella di Costa Smeralda, a fare scalo a Palermo ogni settimana.

PRENOTAZIONI PRIMA DELLA PARTENZA DELLA CROCIERA, NELL'APPOSITA SEZIONE DI MYCOSTA.COM, OPPURE DIRETTAMENTE A BORDO DELLA NAVE.

GENERAL EXPORT
NVCC.
worldwide consolidation

QUICK - RELIABLE
WORLDWIDE
SCOPRI I NOSTRI SERVIZI

NUOVO SERVIZIO DIRETTO PER JEDDAH E KARACHI
PARTENZE SETTIMANALI PER L'AUSTRALIA CON RESA 30 GIORNI
SERVIZI DIRETTI PER SUDAFRICA - USA - MIDDLE EAST - CANADA
SUD AMERICA - MESSICO - ESTREMO ORIENTE - OCEANIA
SERVIZI DIRETTI IMPORT DAI PRINCIPALI PORTI DELL'ESTREMO ORIENTE

General Export Srl
Livorno: Via S. Orlando 16 - 57123 Livorno - Milano: Via Liguria 5 - 20068 Peschiera Borromeo
Genova: via Pietro Chiesa, 7 - 16100 Genova
www.generalexportnvcc.it

Uiltrasporti: privatizzazione authority aprirebbe a pericolosi oligopoli



“Ci preme ricordare al vice premier Tajani che i porti non sono servizi ma asset infrastrutturali strategici del Paese, diversamente sono le operazioni portuali ad essere invece dei servizi, già privatizzati ormai dal 1994”.

Così il segretario generale della Uiltrasporti, **Claudio Tarlazzi**, risponde al vice premier **Antonio Tajani**, intervistato dal Secolo XIX sul tema della privatizzazione dei porti.

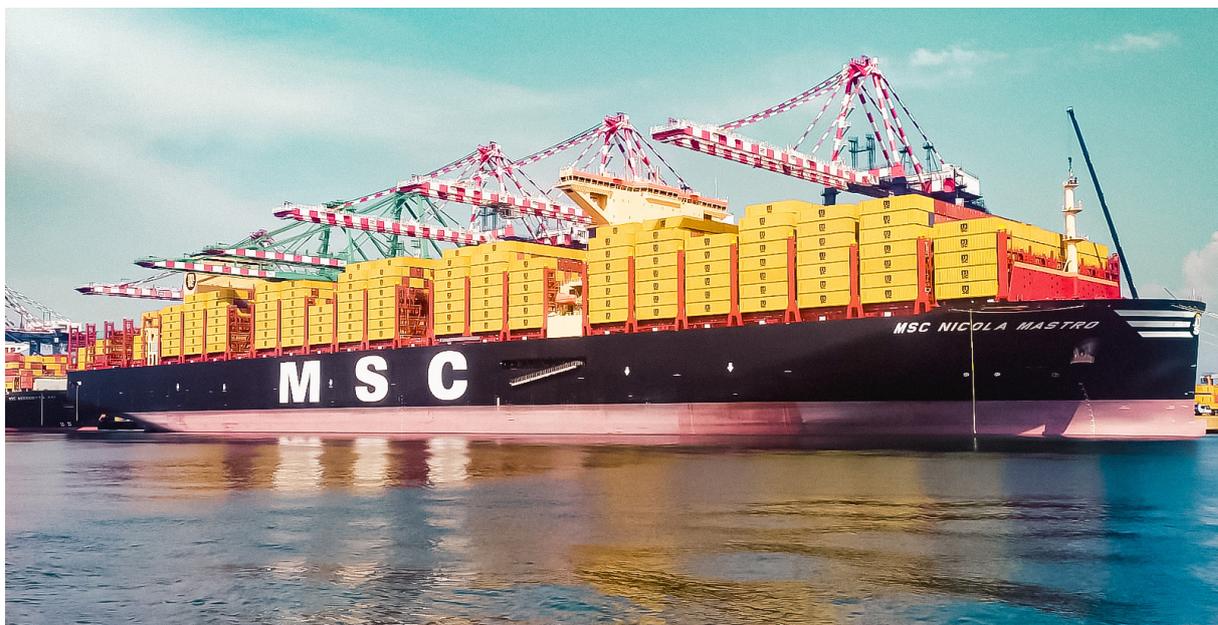
Gli spazi portuali sono già stati dati in concessione a privati sulla base di istruttorie che tengono in considerazione la qualità, la solidità industriale dell'impresa e gli spazi fisici e di mercato del porto.

Trasformare le authority - prosegue Tarlazzi - in Spa sarebbe un elemento di preoccupazione perché si perderebbe quell'ambito pubblicistico di terzietà che ha consentito il mantenimento nella maggior parte di porti di una concorrenza regolata, evitando posizioni dominanti di oligopolio.

Invitiamo quindi Tajani a studiare attentamente la legge dei porti, i quali sono già ambiti aperti con una concorrenza regolata. Cambiare la natura delle authority aprirebbe al rischio di un ingresso di grandi gruppi privati spinti da grandi interessi economici diversi da un interesse generale che un porto deve rappresentare.

Questo sarebbe un acceleratore per determinare delle posizioni dominanti che vediamo già costituirsi proprio per una debolezza delle authorities sulle quali è indispensabile fare un ragionamento nell'ambito della riforma dei porti, ma l'aspetto pubblicistico - conclude il segretario generale della Uiltrasporti Tarlazzi - non deve venire meno”.

Record a Gioia Tauro con l'arrivo della Msc Nicola Mastro



21

www.cislivorno.it



Centro Internazionale Spedizioni S.p.a.

assistenza
completa



Nuovo record per il porto di Gioia Tauro. La Msc Nicola Mastro, di recente costruzione, ha fatto ingresso nel mercato nazionale attraverso lo scalo portuale calabrese, primo porto di transhipment d'Italia e tra i più grandi nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Attraccata alle sue banchine, in tempi record, ha visto imbarcare 9500 containers per una complessiva movimentazione di 17.008 TEUs. Si tratta di una lavorazione per singola nave che supera tutti i record finora segnati sia a Gioia Tauro che, di riflesso, nel mercato italiano.

Con una lunghezza di 400 metri e una larghezza di oltre 61 metri, la Msc Nicola Mastro, intitolata ad uno storico manager della Mediterranean Shipping Company, rientra negli standard delle ultra-large portacontainer che quotidianamente solcano le acque portuali calabresi ma che, in questa occasione, vede segnare il record nella singola movimentazione navale.

In crescita costante da anni, il terminalista MedCenter Terminal Container, nei primi sette mesi dell'anno, ha registrato un ulteriore incremento del 2,5 per cento rispetto allo stesso periodo del 2022, riconfermando così il primato nazionale del porto di Gioia Tauro nel settore del transhipment.

Nel primo semestre in calo i traffici nel porto di Livorno



22

Traffici complessivamente in calo nel primo semestre del 2023 per il porto di Livorno. Che, al pari di molti altri scali portuali italiani, ha risentito della situazione congiunturale negativa caratterizzata dalla frenata dell'economia europea e dalle incertezze legate all'aumento del costo del denaro.

Lo scalo portuale è arrivato all'appuntamento di Giugno facendo registrare una flessione del 3,2% sulla movimentazione complessiva dei traffici movimentati, che si sono attestati a 15.410.621 tonnellate di merce.

Riguardo ai container, il porto toscano ha movimentato 348.273 TEUs, segnando un decremento del 10,7% sul corrispondente periodo dell'anno scorso. In flessione sia il traffico da/per l'hinterland (-7,2%) che quello di trasbordo (-28,6%), che ha raggiunto ormai valori assoluti molto contenuti, rappresentando oggi il 12,8% del traffico complessivo.

In un contesto internazionale di traffici container in contrazione generalizzata, la diminuzione ha interessato la movimentazione dei container vuoti (-12,1%) ma anche quella dei pieni (-5,4%), il cui andamento negativo è stato determinato dalla esclusiva flessione dei volumi in export (-8,8%), mentre sull'import sono stati mantenuti i volumi dello scorso anno (+0,3%). Ad esclusione del trasbordo, sono stati movimentati 303 mila container da venti piedi.

Diminuisce anche il traffico dei rotabili: nel periodo di riferimento sono transitati dalle banchine livornesi 234.187 mezzi, con un calo del 5,6% sul primo semestre dell'anno precedente.

Aumenta invece il traffico delle auto nuove: tra Gennaio e Giugno ne sono state movimentate 286.220, il 18,1% in più rispetto all'anno precedente, facendo registrare un andamento in linea con il mercato italiano delle immatri-

colazioni di auto nuove che nell'intero primo semestre 2023 ha segnato una crescita del 23% rispetto al 2022 a seguito dell'effetto positivo determinato dalle consegne di vetture effettuate negli scorsi mesi, ma ordinate ancora nel 2022. Da verificare nei prossimi mesi se tale trend sarà confermato con la progressiva normalizzazione della logistica.

Significativa anche la crescita del traffico passeggeri (traghetti e crociere). Sono stati 1.194.522 quelli in transito nello scalo toscano nel primo semestre del 2023. Dalle elaborazioni dell'Ufficio Statistiche dell'AdSp emerge che l'aumento su Gennaio-Giugno

2022 è stato del 26,8%.

Il traffico dei passeggeri dei traghetti ha registrato un aumento del 21,6%, con oltre 997 mila transiti. I crocieristi, pari a 197.483, sono cresciuti del 61,4% in questa prima parte dell'anno.

Volumi stazionari invece per la movimentazione di prodotti forestali in break-bulk (- 0,4% rispetto al primo semestre 2022), che nel periodo di riferimento hanno totalizzato 1.092.768 tonnellate di merce.

Buone le prestazioni del porto dal lato del traffico delle rinfuse liquide, aumentato del 15,5% su base semestrale, a 3.264.967 tonnellate. In calo, invece, del 16,5%, il traffico delle

rinfuse solide, attestatosi a 294.293 tonnellate.

Il porto di Piombino, sia pur con traffici complessivi più contenuti rispetto a quelli di Livorno, ha fatto registrare dati in controtendenza. Nel periodo preso in esame, i traffici sono aumentati del 4,3%, a 2.045.509 milioni di tonnellate. A sostenere i numeri del porto, la crescita, del 790%, del traffico delle rinfuse liquide, passato a 179.079 tonnellate a seguito dell'entrata in funzione del rigassificatore e del conseguente trasbordo di oltre 168 mila metri cubi di gas naturale sulla Golar Tundra

Positivo anche il traffico dei passeggeri (traghetti e



UNIPORT
LIVORNO

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

crociere), con un totale di 1.213.185 transiti (+9,5%). Aumentati sia i passeggeri dei traghetti (+9,4%, 1.207.794 unità) che quelli del traffico crocieristico (+27,3%, passati a 5.391 unità). In diminuzione invece il traffico rotabile (del 7,3%), con un totale di 41.564 mezzi transitati dal porto.

Con riferimento ai porti elbani, quelli di Portoferraio, Rio Marina e Cavo hanno chiuso il semestre con un aumento significativo del traffico rotabile in tonnellate, che è aumentato del 10,5%, a 1.342.136 tonnellate. In termini di mezzi rotabili movimentati, il traffico ha però registrato una diminuzione del 7,5%, con un totale di 40.977 unità.

Il traffico dei passeggeri dei traghetti è aumentato del 9,6%, 1.197.560 transiti. In aumento anche i crocieristici: nel periodo di riferimento ne sono transitati 9.970, con un incremento dell'84,7% rispetto a Gennaio-Giugno 2022.

Nel loro insieme, i porti del Sistema hanno archiviato la prima parte dell'anno con una movimentazione complessiva di 18.798.266 tonnellate di merce e un calo dell'1,6% su base semestrale.

“I dati sui traffici relativi al primo semestre fotografano una situazione complessa per la portualità italiana, alle prese con le incertezze legate all'esaurirsi della spinta dell'export

a causa della debolezza della domanda globale” ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri. “Sebbene Livorno abbia accusato al pari di altri porti le ricadute negative dovute a questi fenomeni macro-economici, vanno sottolineate le buone prestazioni del porto nel comparto chiave delle auto nuove, dei passeggeri e delle rinfuse liquide. Anche Piombino e gli scali portuali elbani hanno dimostrato di saper sfruttare le proprie caratteristiche di forza, fornendo un'ottima risposta dal lato del traffico passeggeri e di quello rotabile” ha concluso.



GENOVA: SUI DEPOSITI CHIMICI COMUNE E REGIONE TIRANO DRITTO



IL SINDACO DI GENOVA, **MARCO BUCCI**, E IL GOVERNATORE LIGURE, **GIOVANNI TOTI**, MANTENGONO LA LORO DETERMINAZIONE A SPOSTARE I DEPOSITI CHIMICI DI CARMAGNANI E SUPERBA DA MULTEDO A PONTE SOMALIA, NEL BACINO PORTUALE DI SAMPIERDARENA.

Per continuare il processo, è necessario sottoporre l'intero dossier al giudizio del ministero guidato da Gilberto Pichetto Fratin. Il primo cittadino del capoluogo ligure: "Non ci sono alternative allo spostamento dei Depositi a Sampierdarena. Non è necessario ripetere le procedure, chi lo afferma commette un errore. Chiunque ostacoli questo processo dovrà renderne conto alla

sua coscienza e agli elettori. Lavoreremo con il ministero dell'Ambiente poiché non vi sono alternative. In passato, abbiamo valutato fino a 12 soluzioni alternative per Ponte Somalia.

" Il Presidente della Regione condivide queste idee e sottolinea che il processo di trasferimento dei Depositi chimici procederà, e l'eventuale neces-

sità di una VIA nazionale non cambierà significativamente il piano. Aggiunge che è notevole che qualcuno cerchi di ostacolare i percorsi di cambiamento dell'amministrazione pubblica senza il sostegno dei cittadini.

Attualmente, la situazione è nelle mani della Superba, l'azienda che ha presentato il progetto di trasferimento dei



IN TOSCANA SIAMO I PIÙ NAVIGATI

Per questo amiamo definirci la compagnia preferita dai toscani.

Toremar collega tutte le isole dell'arcipelago toscano con gli orari più comodi e tariffe molto competitive.

Per orari e tariffe consultare il sito www.toremar.it oppure contattare il call center al numero 199.11.77.33*

* Il costo della chiamata da telefono fisso Telecom Italia, senza scatti alla risposta e indipendentemente dalla distanza, è di 14,25 centesimi al minuto IVA inclusa dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 18:30 e sabato dalle 08:00 alle 13:00 e di 5,58 centesimi al minuto IVA inclusa negli altri orari e nei festivi. Per le chiamate originate da rete di altro operatore i prezzi sono forniti dal servizio clienti dell'operatore utilizzato.



LIVORNO - CAPRAIA

LIVORNO - GORGONA
(collegamento trisettimanale)

PIOMBINO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - CAVO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - RIO MARINA

RIO MARINA - PIANOSA
(1 collegamento settimanale)

PORTO SANTO STEFANO - GIGLIO

PORTO SANTO STEFANO - GIANNUTRI



Depositi. Superba sta esaminando le opzioni per capire come procedere. Il decreto inviato dalla Regione concede 60 giorni per presentare ricorso al Tar. Dopo questo, ci sarebbero due livelli di giustizia amministrativa (circa un anno), e solo se ottiene soddisfazione, Superba potrebbe ripresentare il progetto agli uffici di Via Fieschi. È probabile che l'azienda scelga la strada dello screening di Via, come fatto precedentemente a Genova, oppure potrebbe rivolgersi direttamente a Via a Roma.

In ogni caso, escludendo uno screening positivo, la questione rimarrà in sospeso fino al 2025. Ci sono diversi punti da chiarire, incluso il fatto che il ministero ha definito l'atto iniziale del processo di trasferimento dei Depositi come una variante al Piano Regolatore, mentre il Palazzo San Giorgio aveva approvato un adeguamento tecnico funzionale per rendere la procedura più agile. Inoltre, ci sono differenze di vedute tra il porto e il ministero.

Inoltre, è importante considerare la postura dell'Autorità portuale, specialmente se i Messina subentreranno a Gavio nella gestione del Terminal San Giorgio e sarà interessante vedere se il ministero prenderà in considerazione la garanzia del sindaco Bucci riguardo al mancato accordo tra Superba e Carmagnani.

Nel frattempo, il procedimento al Tar inizierà a Ottobre, mentre il Comitato Tecnico Regionale non si è ancora pronunciato sul piano di sicurezza. Va anche tenuto presente che la Capitaneria non ha ancora modificato i regolamenti del 2001 e 2013 che vietano le chimichiere in porto, considerando che il vice ministro Rixi ha dichiarato che i Depositi non potranno essere collocati a Ponte Somalia prima che la nuova Diga sia completata.

BANCHINA ELETTRIFICATA A LIVORNO UN FIASCO IMPERDONABILE



OGGI, IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE INSISTE NELL'IDEA DI DISTRIBUIRE ELETTRICITÀ ALLE NAVI DALLE BANCHINE, UN'IDEA CHE NON DECOLLA

di Renato Roffi

Senza aver fatto il dovuto tesoro della fallimentare esperienza di Livorno (il flop più clamoroso in Italia) e di altre città portuali che avevano ceduto alle sirene del “basta attaccare la nave alla presa di terra”, anche Trieste si starebbe avviando sul cammino scivoloso dell'elettrificazione delle banchine. La notizia, uscita in questi giorni, ci lascia davvero infelicitamente sorpresi, ciò non

di meno, per mèra quiete di coscienza, ci sentiamo indotti a raccomandare quanto meno un po' di sana prudenza. Non per vantare doti di preveggenza, ma occorre premettere e ricordare che, fin dal 2013, quando a Livorno si annunciò l'indizione della gara per elettrificare la banchina Sgarallino, avevamo pronosticato, meglio, avevamo dimostrato, dati alla mano, che l'iniziativa, costata

3 milioni che, con gli accessori salirono circa a 5, si sarebbe tradotta in un fallimento straordinario di cui, da queste colonne, nel tempo abbiamo ripetutamente chiesto conto e di cui si è occupata, senza esito, anche la magistratura contabile. Di tutto si trattò meno che di preveggenza. A chiunque sarebbe bastato studiare il caso con un minimo di attenzione

e guardare i fatti con la competenza di cui i tecnici dell'Authority avrebbero dovuto essere in possesso (a differenza del sottoscritto) per comprendere che si sarebbe andati incontro a un fiasco imperdonabile.

Oggi, sotto la spinta di un ambientalismo più cieco che miope e sotto l'impulso di chissà quali altri più o meno confessabili moventi, il ministero delle Infrastrutture insiste nell'idea di distribuire elettricità alle navi dalle banchine, un'idea che non decolla per una serie di motivi che abbiamo gridato fino alla noia e che, in questo frattempo, non sono venuti meno.

Per chi si accosta a tale spinoso argomento, a far testo sulla questione dovrebbe essere uno studio voluminoso e molto ben circostanziato commissionato a suo tempo dall'Ap di Civitavecchia, il massimo porto crocieristico d'Italia, una relazione scientificamente particolareggiata in cui tutto viene minuziosamente analizzato e valutato senza praticamente lasciare al caso la benché minima incognita.

Secondo quanto scritto da Andrea Moizo su "Il fatto quotidiano" del 6 Giugno 2022 "...lo schema disegnato dal Governo per elettrificare i porti italiani rischia di essere un fallimento che potrebbe mandare in fumo 700 milioni del Pnrr. A dirlo è la Corte dei Conti, in un rapporto appena pubblicato e concluso raccomandando un "percorso autocorrettivo" al ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, presieduto da Enrico Giovannini".

L'allarme, dunque, ancora una volta, viene dalla Corte di conti e sul tavolo anatomico dei magistrati contabili c'è il piano per dotare i porti italiani di connessioni elettriche a terra (cold ironing, per i fanatici di Albione) a cui far allacciare le navi ormeggiate in banchina per evitare l'inquinamento prodotto dai generatori di bordo, alimentati dai combustibili fossili. Come se, poi, le centrali che dovrebbero produrre energia per le navi, si alimentassero con acqua di colonia.

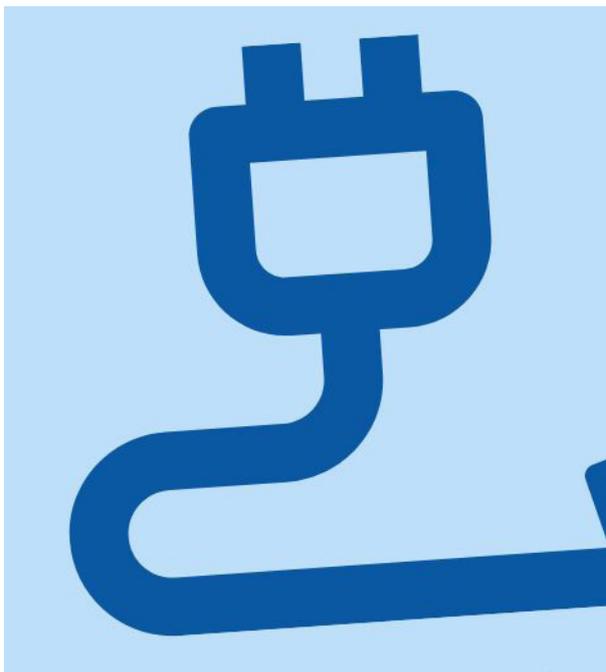
Tralasciando comunque questo non secondario particolare, c'è da considerare che alle navi l'energia di terra costerebbe fino a circa un 50% in più e gli armatori, anche se amassero spendere, non gradirebbero sperperare e, se qualcuno volesse farsi venire in mente la bella idea di costringerli a dotarsi delle connessioni necessarie (altra spesa tutt'altro che trascurabile) e a servirsi dell'energia di terra, ci sarebbe il serio e probabilissimo rischio di vederli portare le loro navi in altri porti meno... esigenti.

Questa e diverse altre (su cui abbiamo versato oceani di inchiostro) sono alcune delle ragioni che hanno indotto la Corte dei conti a sollecitare al ministero una revisione del programma di elettrificazione. Intanto, a quello totale di Livorno, si è aggiunto il quasi completo fallimento di Genova Pra', la cui banchina, elettrificata dal 2019 con una spesa di 8 milioni, ha potuto alimentare solo pochissime navi (sempre meglio del niente di Livorno) e non certo vere e proprie città galleggianti con 7mila persone a bordo che sono le mega navi da crociera.

Fra l'altro, quand'anche ciò fosse possibile, che senso avrebbe alimentarne da terra una soltanto (di più, almeno oggi, non sarebbe possibile), quando, come accade anche a Livorno, il porto ospita quattro, cinque e, magari, anche sei di quei mostri in contemporanea?

In effetti qualcuno sembra ragionare e porsi la questione, dato che, sebbene il ministero dell'Economia, nel quadro del Pnrr, avesse indicato alle Authorities il termine del 30 Giugno per procedere almeno "alla pubblicazione di un bando volto all'affidamento della realizzazione del 30% delle opere/esecuzione dei lavori", la situazione generale risulta ancora "in alto mare".

Del resto, a che pro sprecare i 700 milioni che il Pnrr ha destinato al cold ironing se poi le centrali che dovrebbero alimentare le banchine continuerebbero (e, nei casi del diabolico perseverare, continueranno) ad essere alimentate con combustibili fossili, inquinanti e nocivi?.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111- E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it – Fax 0586 248200



SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. + Norfolk con cadenza quindicinale - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	1	MSC NIOVI VIII	ME337W	20/9		14/9	17/9	22/9	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC EVEREST VIII	ME338W	27/9		21/9	24/9	29/9	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC CORNELIA	ME339W	4/10		28/9	1/10	6/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		TBN	ME340W	11/10		5/10	8/10	13/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli	2	MSC PAMIRA III	CX336A			6/9	8/9		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC HANNAH	CX337A			13/9	15/9		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MANZANILLO	CX338A			20/9	22/9		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MEXICO V	CX339A			27/9	29/9		vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
Turkey/Greece to USA - Diretto su Boston e Philadelphia	2 BIS	MSC LEIGH	MX335A				8/9					
		MSC CARMEN	MX336A				8/9					
		MSC SARISKA V	MX337A				15/9					
		MSC CADIZ	MX338A				22/9					
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
SALERNO // New Tyrrhenian Shuttle **** in t/s to Gioia Tauro	3	MERITO	YY336R			12/9						
		MERITO	YY337R			19/9						
		MERITO	YY338R			26/9						
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it												
USA GOLFO - Servizio diretto:Houston,Port Everglades,New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. ISOLE CARAIBICHE (Servizio via Freeport)St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	4	MSC ATHOS	MF336W			11/9	6/9	8/9	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		METHONI	337W			18/9	13/9	15/9	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MAERSK SERANGOON	338W			25/9	20/9	22/9	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MAERSK PUELO	339W			2/10	27/9	29/9	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne)		MSC NEW HAVEN	MF340W			9/10	4/10	6/10	vedi servizio 5	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC MAXINE	MC336A			13/9	6A via Valencia 04/09		MSC SIYA B MC33 6A via Valencia 07/09	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ELODIE	MC337A			20/9	11/9		14/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne)		MSC NAOMI	MC338A			27/9	18/9		21/9			
		MSC CATERINA	MC339A			4/10	25/9		28/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC AGAMENNON	NL335R			8/9		7/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC YOKOHAMA	NL336R			16/9		15/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
CANADA - Montreal servizio diretto(e prosecuzioni interne)		MSC ARCHIMIDIS	NL337R			22/9		21/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ADELAIDE	NL338R			29/9		28/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC SENA	CI337A				12/9	13/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC ALYSSA	CI338A				19/9	20/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it												
		MSC MARIA PIA	CI339A				26/9	27/9	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19
		MSC PRATITI	CI340A				3/10	4/10	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19	vedi servizio 19

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Fax 0586 248200



PER	NAVE	VOY	DA	R	NA	GIT	GE	VE	RA	AN	TS
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port, Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm al Quwain, Dammaam, Bahrain, Sohar, Qwait e prosezioni interne, Umm Quasr - via Barcelona + Salaha = Hamad ESTREMO ORIENTE CINA - direct ports Singapore, Shanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan JAPAN - via Singapore, Nagoya, Omaezaki, Tokio, Yokkaichi, Yokohama JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe	14	MSC GULSUN	FJ335E			5/9	vedi serv. 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
		MSC MICHELLE	FJ336E			13/9	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
		MSC MIA	FJ337E			19/9	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
		MSC AMELIA	FJ338E			27/9	vedi servizio 15	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it											
GOLFO PERSICO - Dubai, Abu Dhabi - destinazioni via AUH Sharjah, Dammam, 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, Tokio, Yokkaichi, Omeozachi, Nagoya, JAPAN - via Busan Hakata, Kobe, Osaka	14bis	MSC ALINA	IM335R	3/9		Vedi Serv. 16		4/9	Vedi Serv. 19	vedi Serv. 19	vedi serv. 19
		MSC PAMELA	IM336R	11/9				12/9	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
		MSC SIYA B	IM337R	17/9				18/9	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
		MSC FELIXSTOWE	IM338R	24/9				25/9	Vedi Serv. 19	vedi serv. 19	vedi serv. 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	15	MSC LENA F	YA335A		2/9		vedi serv. 2	vedi serv. 5			vedi servizio 19
		MSC LENA F	YA336A		9/9		vedi serv. 2	vedi serv. 5			vedi servizio 19
		MSC LENA F	YA337A		16/9		vedi serv. 2	vedi serv. 5			vedi servizio 19
		MSC LENA F	YA338A		23/9		vedi serv. 2	vedi serv. 5			vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
MAROCCO - Casablanca	16	MSC TASMANIA	YM335A		2/9		vedi servizio 1	vedi serv. 5			vedi servizio 19
		MSC AMERICA III	YM336A		2/9		vedi servizio 1	vedi serv. 5			vedi servizio 19
		MSC TASMANIA	YM337A		8/9		vedi servizio 1	vedi serv. 5			vedi servizio 19
		MSC AMERICA III	YM338A		15/9		vedi servizio 1	vedi serv. 5			vedi servizio 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
TURCHIA GRECIA SIRIA EGITTO MAR NERO CIPRO LIBANO TUNISIA LIBYA - via Gioia Tauro	17						vedi serv. 7				vedi serv. 13
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	18	MSC VIDHI	MT334A	4/9	1/9	5/9	vedi serv. 4				
		MSC SHAULA	MT335A	11/9	8/9	12/9	vedi serv. 4				
		MSC JULIA R	MT336A	18/9	15/9	19/9	vedi serv. 4				
		MSC ANAHITA	MT336A	25/9	22/9	26/9	vedi serv. 4				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it											
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO	19	MSC ASLI	AE335A		12/9	11/9			10/9		
		MSC MIA SUMMER	AE336A		19/9	18/9			17/9		
		MSC ASLI	AE337A		26/9	25/9			24/9		
		MSC JULIANA III	AC334A					9/9	11/9		
		MSC RHIANNON	AC335A					16/9	18/9		
		MSC JENNY II	AC336A					23/9	25/9		
		MSC BELLE	AV335A		6/9	3/9			5/9		
		MSC ESHA F	AV336A		13/9	10/9			12/9		
		MSC SHEILA	AV337A		20/9	17/9			19/9		
		MSC GIANNA III	AB335A		5/9		8/9		7/9	12/9	
		MSC NILGUN	AB336A		12/9		15/9		14/9	19/9	
		MSC MASHA 3	AB337A		19/9		22/9		21/9	26/9	
		MICHIGAN	AY335A	4/9					7/9		
		MICHIGAN	AY336A	11/9					14/9		
		MAERSK HALIFAX	335E						6/9		
		MAERSK HUACHO	336E						14/9		
		MAERSK HONG KONG	337E						18/9		
		MED TRABZON	AS335A		9/9	11/9			7/9		
		MED SAMSUN	AS336A		16/9	18/9			14/9		
		MED TRABZON	AS337A		23/9	25/9			21/9		
	SPIRIT OF CHENNAI	AA336A		8/9	5/9			7/9			
	LUEBECK	AA337A		15/9	12/9			14/9			
	MANDO	AA338A		22/9	19/9			21/9			

PARTENZE

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000