

CON STANZIAMENTI INTORNO AI 300 MILIONI DI EURO DAL PNRR

Aperti bandi per i “green ports” delle AdSP

I progetti, relativi alla riduzione del CO² e all'utilizzo di fonti energetiche pulite, dovranno essere completati non oltre il 2026 - I porti coinvolti e i riferimenti ministeriali

E le navi verdi? Tante scelte in divenire

LIVORNO – Non è facile, pur seguendo con attenzione lo sviluppo degli ordini navali, capire come e quanto saranno “verdi” le navi oggi in programma o appena sullo scalo. C'è di tutto: secondo i siti specializzati, la maggioranza dei nuovi ordini riguardano ancora

A.F.
(segue in ultima pagina)

ROMA – Non è certo una cattiva notizia, anche se pone tutta una serie di interrogativi specialmente sui tempi concreti di realizzazione degli obiettivi: comunque sia, arrivano a i principali sistemi portuali italiani poco meno di 300 milioni di euro del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) per progetti che riguardano in particolare la transizione ambientale che quindi dovranno essere investiti in progetti che dovranno vedere la loro conclusione entro il 2026. Le proposte per aderire dovranno riguardare la riduzione e il controllo delle emissioni di CO² e di altri inquinanti, e l'incremento di utilizzo di fonti di energie rinnovabili, compresa quella elettrica con i piani della “cold ironing”.

Il progetto si chiama “Green”
(segue in ultima pagina)

Shipping Week: tutti i temi sul PNRR

GENOVA – Dal 4 al 10 ottobre si terrà a Genova la tradizionale “Shipping Week” nel corso della quale si svilupperanno varie sessioni tematiche con i principali protagonisti della logistica. Tema di presentazione: “Gli investimenti nelle infrastrutture a mare e nell'intermodalità previsti nel PNRR costituiranno per le note motivazioni una parte preponderante di quanto sarà

(segue in ultima pagina)

DECOLLATO DA MALPENSA PER JINAN

Cargo aereo Italia-Cina

Cresce anche a livello mondiale l'utilizzo del vettore alato in alternativa alle navi



Nella foto: Il Boeing 772 di AlisCargo.

MILANO – Nei giorni scorsi il primo volo della neonata compagnia italiana solo merci AlisCargo è decollato da Malpensa alla volta dello scalo cinese di Jinan. A riferirlo è il sito VolaMalpensa, ripreso da Aircargo Italy, in un post in cui evidenzia che sulla rotta, con sigla Cp102, è stato impiegato un B772 con matricole Ei-Gwa, recentemente entrato a far parte della flotta del vettore.

Un esordio in linea con gli obiettivi e le specifiche - riferisce ancora il sito - svelati dai vertici della compagnia nelle scorse settimane, quando AlisCargo aveva annunciato l'intenzione di concentrarsi in particolare sui mercati del Far East, iniziando proprio con collegamenti tra Malpensa a l'aeroporto di Jinan Yaoqiang, circa 400 chilometri a sud di Pechino.

Il vettore nato su iniziativa di Alcide Leali aveva anche comunicato la firma di un accordo con China Eastern Airlines sulla base della quale quest'ultima avrebbe noleggiato l'intera capacità di carico della compagnia italiana per quel che riguarda in particolare i voli in direzione westbound, ovvero dalla Cina all'Italia. Relativamente invece ai voli con partenza da Malpensa, l'ad Francesco Rebaudo aveva spiegato che AlisCargo avrebbe venduto direttamente la capacità e di avere al riguardo già stipulato dei contratti con alcuni spedizionieri. Il nuovo collegamento aereo cargo
(segue in ultima pagina)

RemTech Expo a Ferrara dal 22 settembre

FERRARA – È online il programma congressuale di RemTech Expo 2021 Blended Edition (22-24 settembre) una nuova ed innovativa forma di partecipazione che consentirà di valorizzare la presenza “live” degli espositori mediante l'esperienza “digital” attiva 365 giorni.

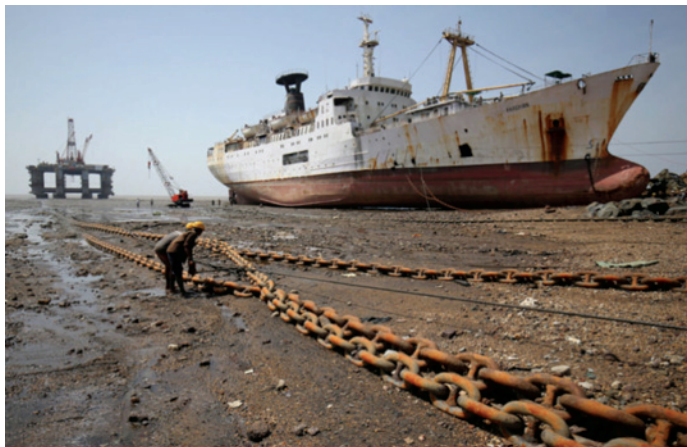
In occasione della XV Edizione di RemTech saranno sviluppati ai massimi livelli i temi delle bonifiche, coste, dissesto, clima, sismica, rigenerazione urbana ed industria sostenibile, condividendo le più importanti conoscenze,
(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
>> (A PAGINA 9)

SULLE DEMOLIZIONI NAVALI MANDATE NEL FAR EAST

La Germania adesso indaga

Sotto accusa società di Amburgo che hanno inviato relitti in Pakistan - Il problema in Italia con le navi militari inviate dallo Stato a un cantiere in Turchia



MILANO – In alcuni paesi europei il tema delle demolizioni navali sbrigativamente inviate all'estero viene preso con maggiore serietà che non in Italia. Dove, come abbiamo scritto, persino navi ex militari vengono spedite in Turchia invece che demolite dai cantieri nazionali certificati.

Ad Amburgo più di cento agenti della polizia tedesca hanno fatto irruzione nei giorni scorsi negli uffici delle società controllate dal gruppo Erck Rickmers per una indagine federale sulle demolizioni di navi.

Il quotidiano tedesco Bild ha riferito che gli agenti dell'Ufficio statale per le indagini penali hanno visitato gli uffici di proprietà delle società e hanno perquisito sia i locali di lavoro che le abitazioni private. L'indagine è condotta con molto rigore dai magistrati tedeschi.

La Bild ha riportato che i raid sono collegati alla demolizione illegale di

A.F.
(segue in ultima pagina)

TRA IL FAR EAST E TUTTI I PORTI EUROPEI

Noli sempre più impazziti

Secondo Drewry in un anno sono aumentati del 594% per ogni TEUs



GENOVA – Siamo a una realtà che sembra davvero fantasia: ovvero i noli container nella rotta fra Estremo Oriente e Mediterraneo (riferimento fra Shanghai e Genova come riferisce Ship2Shore) sfiorano quota 13.500 dollari :13.464 dollari per l'esattezza inanellando la 19ª settimana di aumenti consecutivi, con un balzo del 594% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Secondo l'indice composito medio del World Container Index stimato da Drewry, a livello globale risulta un aumento del 2,1% (ovvero 204 dollari, per arrivare quindi a quota 9.817 dollari) sui container da 40', che si traduce in aumento del 351% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Non tutte le rotte hanno subito questi incredibili aumenti. I noli sulla transpacifico sono aumentati del 4% (393 dollari) attestandosi a quota 11.362 da Shanghai a Los Angeles e del 5% (631 dollari) fra Shanghai e New York, raggiungendo quota 14.136 dollari. In direzione opposta,
(segue in ultima pagina)

SULLA FULLCONTAINER “ZEPHYR LUMOS”

LSCT, record di movimentazioni

Oltre diecimila TEUs sulla singola unità senza particolari difficoltà né a bordo né sul piazzale

LA SPEZIA – Con 6,307 contenitori movimentati o 10,053 TEUs, LSCT ha marcato il suo nuovo record personale per operazioni su un singolo scalo. La nave in questione è la Zephyr Lumos, che con i suoi 15,000 TEUs di capacità, 366 metri di lunghezza e 51 metri di larghezza, è impiegata dalla linea di navigazione Ocean Network Express (ONE) all'interno del servizio MD2, parte del network della THE Alliance, che collega La Spezia ai mercati del Far East. La Zephyr Lumos è una di 11
(segue in ultima pagina)



Noi in Turchia secondo norma ma folle

LIVORNO – Possiamo provare a capire tutto o quasi. Ma francamente il rimanere fanalini di coda anche sulla questione - non secondaria - delle demolizioni navali sfugge alla nostra forse limitata comprensione. In Germania si sono mossi, anche se in ritardo e su temi di illegalità manifestata: e da noi?

Che poi la Marina Militare italiana - e per essa il Ministero della Difesa o altri dicasteri - dopo aver tenuto anni ed anni vecchie navi dismesse ad arrugginire in vari porti - compreso il nostro caro Bagnolini - ne invii un gruppo in Turchia da demolire, esula da ogni logica. Ci dicono che i siti in Turchia costano meno che i (pochi) cantieri italiani a

A.F.
(segue in ultima pagina)

CIS
Centro
Internazionale
Spedizioni s.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com
e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

container frigo - box - prefabbricati

YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

+39 0586 20111 info@sogeseitalia.it www.sogeseitalia.it

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

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

Stock Solution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info

www.lorenzini-terminal.it



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

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

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

AVANZATA SPERIMENTAZIONE DI UNA JOINT GIAPPONESE

Un robot come membro d'equipaggio



Nella foto: Il robot Meltin-β.

TOKYO—Non siamo ancora alla robotica del visionario Asimov, con uomini artificiali non distinguibili dagli esseri umani: ma la scienza corre anche in questo campo. È notizia sul web che la compagnia marittima giapponese Mitsui OSK Lines e la connazionale di robotica Meltin MMI hanno firmato a Tokyo un'intesa per installare robot radio-comandati sulle navi per utilizzarli come "pezzi" di equipaggio nei ruoli più disagiati, sala macchine o di carico e scarico.

L'accordo - scrive un report - arriva nel corso di una collaborazione tra le due società che va avanti da oltre un anno. È un'intesa rilevante perché le due aziende lavoreranno non soltanto sulle tipologie di mercantili e di rotte marittime in cui inserire i robot di Meltin (fondata

nel 2013 a Tokyo) ma anche per implementare le tecnologie correlate.

Il robot dei test attuali è il modello Meltin-β; pronto per essere testato, in questo caso in ambienti di lavoro reali. È un robot, non un androide alla Asimov, ovvero è una macchina e richiede una programmazione. Meltin-β viene già impiegato sperimentalmente da aziende private e organizzazioni governative. È comandato a distanza tramite realtà virtuale (un visore), con l'operatore.

I recenti sviluppi nella comunicazione digitale (si pensi al 5G), così come il miglioramento continuo dell'ingegneria meccanica di tipo robotico - continuano i rapporti - rendono sempre più realistica la possibilità di inserire robot a bordo dei mercantili. Per farli lavorare

nelle disagiate sale macchine o per farli lavorare su interventi pericolosi, operare con carichi pesanti e complicati da stabilizzare.

I robot di Meltin sono in sostanza prototipi da utilizzare nei lavori pe-

santi, pericolosi, logoranti o svolti in ambienti a temperature molto alte o basse. L'obiettivo dichiarato, anche per non allarmare il settore, non è sostituire i marittimi ma aiutarli nei lavori meno agevoli.



TRASPORTATI GENERATORI DI OSSIGENO E RESPIRATORI PER GLI OSPEDALI

CEVA Logistics contro il Covid con forniture mediche nel Far East



SINGAPORE—CEVA Logistics continua a sostenere la lotta contro il virus Covid-19 attraverso il trasporto di concentratori di ossigeno dagli Stati Uniti all'Indonesia via Singapore. All'interno della più ampia comunità dell'aeroporto di Singapore Changi, CEVA partecipa al progetto di aiuto organizzato dal

Changi Airport Group.

La prima spedizione del progetto di concentratori di ossigeno partita da Los Angeles pesava più di 14.000 chilogrammi ed è stata consegnata direttamente al magazzino CEVA Logistics situato all'interno dell'Airport Logistics Park di Singapore. La spedizione

è stata ulteriormente consolidata presso la struttura CEVA prima di lasciare Singapore per Giacarta il 19 agosto.

Con molti paesi del sud-est asiatico e del Pacifico colpiti dalla variante Delta, altamente trasmissibile, CEVA Logistics sta utilizzando la sua rete globale per

assicurare le necessarie forniture mediche a coloro che ne hanno bisogno. In totale, 1.380 macchine sono state donate dalla Fondazione Changi insieme a più di 30 altri partner aeroportuali, così come i singoli dipendenti dell'aeroporto.

Lo sforzo per trasportare la grande quantità di concentratori di ossigeno è un altro esempio di come CEVA Logistics abbia utilizzato la propria rete globale per sostenere il trasporto delle forniture mediche necessarie nella lotta contro il virus. All'inizio della pandemia, l'azienda ha organizzato un ponte aereo di due voli a settimana per consegnare diverse centinaia di milioni di mascherine dalla Cina alla Francia nel corso di mesi.

Inoltre, CEVA è stata anche incaricata da General Motors (GM) nell'aprile 2020 per gestire la sua intera catena di approvvigionamento della produzione di respiratori a sostegno della risposta alla pandemia negli Stati Uniti. CEVA era responsabile della consegna di centinaia di pezzi allo stabilimento GM di Kokomo, Indiana, organizzando l'intera catena di fornitura dei fornitori Tier 1, Tier 2 e Tier 3 in una settimana - un processo che normalmente potrebbe richiedere due mesi.



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



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



delcoronascardigli.com

YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS



CON CIRCA 30 CHILOMETRI DI CAVI ANCHE ATTRAVERSO IL CANDIANO

Ravenna a fibra ottica già operativa



RAVENNA – Si sono conclusi i lavori previsti dalla convenzione sottoscritta da Lepida e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale per completare la connessione in Banda

Ultra Larga nell'ambito portuale di Ravenna, così come previsto dal Piano Nazionale Agenda Digitale e dal Piano Nazionale della Portualità della Logistica.

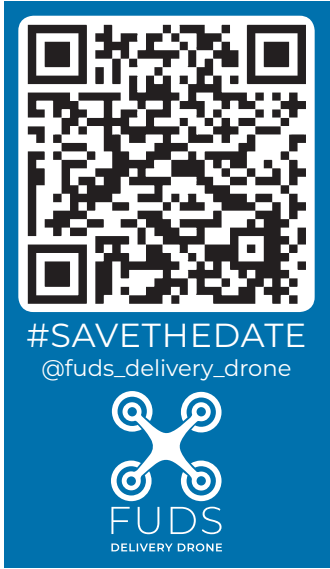
Nel 2015 Lepida ha realizzato su incarico della AdSP sul lato sinistro del Canale la rete di accesso alla Banda Ultra Larga fra la zona industriale Bassette e il Terminal Crociere di Porto Corsini dove tra l'altro è attivo, grazie a questa connessione, un servizio WiFi libero e gratuito a disposizione dei crocieristi.

Con il nuovo intervento concluso nelle scorse settimane, è stata completata la posa di circa 30 Km di fibra ottica per un costo totale di 700mila euro consentendo la realizzazione di un anello fisico che collega i due lati del Canale Candiano a servizio di tutta l'area

portuale di Ravenna. Il collegamento ha anche comportato la realizzazione di due attraversamenti subacquei del Canale (uno in zona Ponte Mobile ed uno tra Marina di Ravenna e Porto Corsini) di elevata difficoltà tecnica.

La realizzazione dell'opera mette il porto di Ravenna ai primi posti in Italia per sviluppo di linee a Banda Ultra Larga consentendo di ottimizzare le risorse infrastrutturali già presenti sul territorio e di migliorare e potenziare la qualità dei servizi telematici a disposizione di coloro che operano in ambito portuale.

Alle oltre 200 aziende del comprensorio portuale sarà infatti offerta la possibilità di aderire alla LR14/14 e attivare contratti di connettività con operatori di Telecomunicazioni a condizioni tecniche ed economiche particolarmente vantaggiose consentendo loro di rendere più efficienti e più economici i processi amministrativi. Sapiir, Terminal Nord, la Sezione locale della Lega Navale Italiana, Il Circolo Velico Ravennate e i Ravenna Yacht Club sono tra le prime realtà private ad avvalersi dei



benefici della nuova infrastruttura che in futuro potrà anche veicolare l'accesso ad Emilia Romagna WiFi - la rete regionale WiFi libera e gratuita a disposizione dei cittadini.

SECONDO STUDI SVILUPPATI NEL NORD EUROPA PER MAGAZZINI E UFFICI

Il fotovoltaico, soluzione ideale?



le comuni barriere esistenti. La nostra piattaforma BIPV mostra casi di studio realizzati e prodotti ad architetti, clienti, sviluppatori. Fornisce esempi ispiratori e lezioni apprese dalle esperienze passate e mantiene le persone aggiornate sul mercato BIPV".

Moduli fotovoltaici, ossia unità con caratteristiche specifiche sviluppate per l'integrazione in edifici esistenti e accattivanti sul lato pratico (dal punto di vista del colore, della texture, della forma, della finitura superficiale e della leggerezza).

Sistemi di montaggio, per agganciare i moduli FV all'involucro esterno

Sistemi energetici, che collegano i moduli fotovoltaici all'edificio e al sistema di riscaldamento per massimizzare l'uso locale dell'elettricità generata, inclusi impianti di accumulo, conversione di potenza, controllo dell'energia, ricarica della mobilità elettrica.

Non solo. I casi studio sul fotovoltaico integrato "collezionati" nel sito <https://bipv.eurac.edu/> offrono una ricca carrellata di esperienze, pubbliche e private, mostrando vari livelli di integrazione tecnologica, estetica ed energetica.

Il lavoro dell'Istituto non si ferma qui. Gli esperti di Eurac Research hanno anche creato uno strumento in grado di facilitare la progettazione di impianti fotovoltaici integrati. Si tratta di un software di ottimizzazione in grado di prendere in considerazione elementi fondamentali come condizioni climatiche locali, ombreggiamento, costo dell'energia elettrica e delle tecnologie da impiegare. Il programma mira a facilitare il lavoro del progettista "suggerendo quale configurazione e dimensione del sistema BIPV sia la più conveniente sulla base dei propri obiettivi".

OSLO – Il fotovoltaico integrato in edilizia - riferisce il sito "Rinnovabili News" - rappresenta una delle opzioni più interessanti per lo sviluppo capillare dell'energia solare. Installare moduli nelle facciate o nei tetti delle abitazioni permette di risparmiare suolo, avvicinando la produzione di energia pulita al luogo del consumo. Secondo recenti studi, il potenziale cumulativo per il fotovoltaico integrato nell'UE27, in Svizzera e in Norvegia è di oltre 5 GW sfruttabili entro il 2030. E questa cifra considera solo le pareti degli edifici.

Ma la tecnologia Building Integrated Photo Voltaic (BIPV) non rappresenta un'opportunità solo sul fronte energetico. Oggi, infatti, i nuovi pannelli solari BIPV possono essere combinati con altri materiali da costruzione per migliorare l'efficienza energetica e l'isolamento delle strutture, formando una sorta di seconde pelli, adattabili a tutti gli ambienti urbani. Questi sistemi possono essere, inoltre, sviluppati e funzionare come sistemi fotovoltaici termici con ventilazione attiva o passiva per rimuovere il calore e raffreddare le celle (attraverso aria o acqua) aumentando l'efficienza.

Tuttavia, ad oggi, le potenzialità sono ancora poco sfruttate. Il motivo? Gli elementi BIPV nelle coperture o nelle facciate risultano più costosi dei materiali classici. Nella maggior parte dei casi, questa spesa aggiuntiva è più che compensata dalle entrate generate dall'energia elettrica prodotta. Un recente studio (testo in inglese) dell'Università di Stavanger, in Norvegia, ha dimostrato che anche la facciata nord potrebbe essere economicamente fattibile in alcuni paesi europei, se si prendessero in considerazione tutti i vantaggi ambientali e sociali ottenibili con questi impianti.

Parte del problema sta però anche nelle conoscenze di settore. La maggior parte degli architetti e dei progettisti edili non ha molta familiarità con soluzioni multifunzionali di fotovoltaico integrato e con i prodotti oggi sul mercato.

Per aiutare il mondo progettuale (e non solo), l'Istituto per le Energie rinnovabili di Eurac Research ha sviluppato e messo on line una piattaforma dedicata. "L'obiettivo - spiegano - è aumentare la penetrazione del fotovoltaico integrato nel settore edile, superando

DA LIVORNO DOPO L'ESPERIENZA SULLA MS EUROPA 2

Vaccinati in trecento sulla Mein Schiff 2



Nella foto: La postazione sanitaria sotto la nave.

LIVORNO – Il porto fa il bis. Dopo il successo della prima campagna vaccinale a bordo nave, inaugurata all'inizio della settimana sulla MS Europa 2 (gruppo Hapag-Lloyd) in porto è attraccata un'altra nave da crociera per la vaccinazione di trecento marittimi.

Si tratta della Mein Schiff 2, gestita dal gruppo TUI Cruises. La nave è attraccata al Molo Italia lato nord, dove è stata allestita un'area operativa di sicurezza per la gestione delle vaccinazioni.

"La scelta del gruppo TUI Cruises di destinare la Mein Schiff 2 a Livorno per assicurare la copertura vaccinale del proprio personale di bordo non è casuale ma è una presa d'atto dell'ottimo

lavoro di squadra che istituzioni ed operatori hanno saputo mettere in campo nei giorni scorsi". Lo ha dichiarato il presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, che si è detto orgoglioso del risultato e dal livello di efficienza raggiunto nel porto: "Siamo contenti di poter contribuire alla progressiva messa in sicurezza di tutta la comunità navigante".

Ancora una volta, la collaborazione ha funzionato perfettamente. Le operazioni si sono svolte in perfetta sinergia tra Regione, USL, USMAF, Polmare, Capitaneria e Port Authority. Come per la MS Europa 2, fondamentale è stato l'apporto dell'Usmaf, il cui personale si è occupato del rilascio della certificazione internazionale

dell'OMS.

Le operazioni di vaccinazione, eseguite dal personale della Croce Rossa e svoltesi sotto la direzione di dottor Alfredo Andreis - medico con una lunga esperienza nel settore marittimo e responsabile sanitario della Medov, Agenzia marittima della Mein Schiff 2 - sono iniziate alle 9 e si sono concluse intorno alle 13.

I marittimi sono stati vaccinati tutti a bordo grazie all'attivazione di quattro linee vaccinali.

"Tutto si è svolto come da programma - ha dichiarato Andreis al termine della campagna vaccinale - Voglio ringraziare quanti hanno contribuito con il loro supporto diretto alla riuscita di questo lavoro di squadra".



PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT



SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE



IL PROGETTO DELLA GIAPPONESE POWERX

Energia elettrica trasferita via nave



TOKYO – La società giapponese PowerX ha svelato i piani per progettare e costruire una nave automatizzata per il trasferimento di energia per trasportare l'elettricità dai parchi eolici offshore a terra entro il 2025. L'obiettivo è consentire la trasmissione di energia tra due porti del pianeta.

PowerX ha affermato che svilupperà una nave con un enorme carico utile della batteria integrato con i controlli della nave che è resistente ai disastri naturali, richiede meno

tempo e costi per lo sviluppo e lascia un impatto minimo sull'ambiente rispetto ai cavi di alimentazione sottomarini.

“Mentre il mondo si allontana dai combustibili fossili, la nave energetica del futuro trasporterà elettricità da fonti pulite e rinnovabili, sostituendo le odierne navi a carbone che trasportano carburante”, ha affermato la società.

Il primissimo modello della cosiddetta serie Power ARK, “Power ARK 100”, è un trimarano da 100

TEUs appositamente progettato per il trasferimento di energia rinnovabile nelle acque costiere del Giappone. Una volta completata, la nave trasporterà 100 batterie di rete, o 200 MWh di potenza, equivalente al consumo totale di elettricità di 22.000 famiglie giapponesi in un giorno.

La nave può percorrere fino a 300 km quando funziona solo con l'elettricità e sarà in grado di sbloccare la trasmissione di energia pulita intercontinentale a lunga distanza quando è alimentata sia da elettricità che da carburante biodiesel sostenibile.

Per realizzare la sua visione, PowerX costruirà anche un impianto di assemblaggio di batterie su larga scala in Giappone per produrre in serie batterie per la prossima generazione di navi per il trasferimento di energia. La capacità di produzione annuale della fabbrica raggiungerà 1 GWh entro il 2024 e raggiungerà infine i 5 GWh entro il 2028.

Attualmente, Paolo Cerruti, cofondatore e coo di Northvolt, Caesar Sengupta, ex vicepresidente e direttore generale di Google, e Mark Tercek, ex ceo di The Nature Conservancy ed ex partner di Goldman Sachs, sono gli amministratori non esecutivi di PowerX.

NEL PORTO MEDICEO DI LIVORNO

Inaugurata la raccolta dell'olio esausto da cucina



Nella foto: Un momento dell'inaugurazione.

LIVORNO – Come già annunciato è stato inaugurato nel porto di Livorno il primo punto di raccolta degli olii esausti da cucina prodotti dai diportisti. Il contenitore, con una capacità di 500 litri, è stato posizionato nell'area pedonale dell'Andana degli Anelli del porto Mediceo, in un'area ben visibile per scoraggiare l'uso improprio del contenitore e l'abbandono di rifiuti.

Presenti alla inaugurazione il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri; l'assessore comunale al Porto, Barbara Bonciani; il comandante in seconda della Direzione Marittima, Andrea Santini e Nicola

Ercolini, responsabile dell'unità olio vegetale di Eco.Energy, società concessionaria che per conto del consorzio RenOils gestisce i punti di raccolta in Toscana e Liguria nell'ambito del progetto “Save the Sea - recycle cooking oil” promosso dallo stesso Consorzio e dall'Associazione Marevivo Onlus.

Per Guerrieri il servizio si inquadra in una logica su cui “stiamo lavorando e cercando di crescere da tempo. Abbiamo aderito con entusiasmo al progetto promosso da Marevivo e RenOils. Il recupero degli olii vegetali nel settore della nautica permette la riduzione dell'impatto ambientale e si affianca a tante altre iniziative di natura ambientale ed

energetica che l'AdSP sta cercando di promuovere nell'ambito degli obiettivi dell'Agenda 2030”.

Il presidente della Port Authority ricorda come “grazie alla nostra progettualità, i porti dell'Alto Tirreno hanno ottenuto un finanziamento di 77 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine a Livorno, Piombino e Portoferraio. Parallelamente abbiamo prenotato 32 milioni di euro su un bando pubblicato nei giorni scorsi dal Ministero della Transizione Ecologica e finalizzato allo sviluppo di progetti relativi alla fornitura di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili e all'acquisizione di mezzi e auto elettriche”.

IL COMUNICATO DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO



prevedeva una fase di test della durata di tre anni con scadenza il 31 dicembre 2021. I fondi però sono finiti in anticipo. A fine agosto, infatti, il Ministero dello Sviluppo Economico ha comunicato l'esaurimento dei fondi.

Bonus auto ibride finiti in anticipo

ROMA – I bonus per l'acquisto di auto elettriche sono terminati, avendo esaurito lo stanziamento. L'ha comunicato il Ministero dello Sviluppo Economico ricordando

che la campagna ha avuto un risultato anche superiore alle aspettative.

Le norme sui bonus sono state varate nel 2018 dal primo governo Conte, quello giallo-verde. Il piano

UN INCONTRO SUL WEB PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Alto Adige terra d'idrogeno

Nell'ambito degli eventi organizzati in avvicinamento ad HESE 2021 si terrà l'incontro con H2 South Tyrol by IIT sul tema

ALTO ADIGE – “L'Alto Adige – Terra d'idrogeno e Regione modello per una Mobilità Sostenibile” che avrà luogo il prossimo 8 settembre dalle ore 17 alle ore 18 su piattaforma Teams.

Il press briefing, sarà l'occasione per illustrare brevemente le

esperienze degli ultimi sette anni con uno sguardo poi al presente e al futuro.

L'incontro si svolgerà su piattaforma Teams e avrà la durata massima di 45 minuti. Dopo una breve introduzione i giornalisti media partner della manifestazione

avranno modo di porre ai relatori domande di approfondimento.

Per garantire la maggior visibilità possibile l'evento sarà trasmesso in diretta sul sito www.hese.it.

Gli interessati possono dare conferma di partecipazione rispondendo alla email del sito.

IN FASE FINALE IL PROGETTO MITSUI-TATA

Il cargo che andrà anche a vela

L'anno prossimo la prima nave con i cilindri eolici Wind Challenger



TOKYO – Mitsui OSK Lines, Ltd. (MOL) e Tata Steel Limited hanno firmato un memorandum d'intesa per progettare una bulk carrier rispettosa dell'ambiente, capace di navigare anche con il vento grazie a grandi cilindri verticali ruotanti che integrano il motore tradizionale, probabilmente a gnl. La compagnia nipponica collabora con Tata Steel su questo innovativo progetto al fine di ridurre le emissioni di gas serra nella sua supply chain.

Come dichiarato da Peeyush Gupta, vice presidente, Supply Chain, Tata Steel, “L'obiettivo dell'accordo è ridurre le emissioni di gas serra (GHG) nel trasporto marittimo di materie prime per la

produzione di acciaio.

Nella fase iniziale, la partnership esplorerà i benefici ambientali e le fattibilità commerciali e operative di varie tecnologie. Ciò includerà il “Wind Challenger”, una vela rigida, che ridurrebbe le emissioni sfruttando l'energia eolica. Queste speciali vele, cilindriche ruotanti sul proprio asse, sono state sperimentate già da anni e funzionano trasformando il vento in spinta in avanti in aggiunta a quella fornita dal motore.

È stato calcolato che queste vele cilindriche, correttamente utilizzate (non si aprono con venti forti) possono ridurre i consumi di una bulk Carrier media fino al 10% su una rotta lunga, per esempio tra Australia e USA. Con l'attuale

prezzo del fuel, non si tratta di poco: e le vele cilindriche, sia pure con il sistema computerizzato per la loro ottimizzazione, si ammortizzano in pochi viaggi.

Sempre secondo divisione Mitsui di Col, a prima nave dotata di Wind challenge entrerà in servizio entro l'anno prossimo.



Lc3trasporti.com

MARFRET
Compagnie Marittime
MARSIGLIA

LINEA VENEZUELA - COLOMBIA

mn. **OLIVIA I**
LIVORNO
07/09/21

mn. **ALEXANDRA**
LIVORNO
14/09/21

per. Fos, Barcelona, Valencia, Tangeri, Algeri, Pointe a Pitre, Fort de France, La Guaira, Cartagena, Manzanillo, Puerto Moin, Turbo.

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



CON UNA DIMOSTRAZIONE DI INTERVENTO IN MARE

Bagnini a 4 zampe per i bimbi del Gaslini

L'annunciato evento del "Porto dei piccoli" in collaborazione con la Scuola Italiana Cani Salvataggio "Vela" – Liguria



GENOVA – Presso lo stabilimento elioterapico collegato all'ospedale, con la partecipazione speciale di Ilaria Cavo, assessore regionale alle Politiche Sociali, Giorgio Viale, assessore alla Sicurezza e Pari Opportunità e relativi diritti, e Fabrizio Allegranza, consigliere del Municipio IX Levante si è svolta l'annunciata dimostrazione di intervento dei cani di salvataggio davanti a un gruppo entusiasta di bambini del Gaslini.

«Poter interagire con i cani e scoprirne l'utilità sociale è un'esperienza bellissima per i bambini» dichiara Gloria Camurati Leonardi, fondatrice e direttore generale dell'associazione



Il Porto dei piccoli «con questa attività, siamo riusciti a coniugare la nostra presenza alla spiaggia del Gaslini con il progetto Gimme five, grazie al quale abbiamo portato, da alcuni anni, l'attività assistita con gli animali nell'Istituto. Ringraziamo tanto la Scuola Italiana Cani Salvataggio per essere ancora una volta al nostro fianco in questa bellissima iniziativa a favore dei piccoli pazienti di cui ci prendiamo cura ogni giorno in corsia».

Dopo una dimostrazione delle competenze necessarie per garantire la sicurezza in acqua della sezione ligure della SICS, la più grande organizzazione mondiale dedicata alla preparazione dei cani da salvataggio nautico, i bambini e gli adulti hanno interagito con i soccorritori a quattro zampe: Leo, Sky, Tata e Brad.

«Siamo contenti di collaborare col Porto dei piccoli, i bambini fragili ci stanno a cuore tanto quanto la prevenzione in mare» commenta Costantino Laurenzano, esperto operatore SICS.

«Ho potuto vedere la gioia dei bimbi avvinghiati a questi cani: Leo, Sky, Tata e Brad. È una gioia immensa» dichiara l'assessore Cavo, «e fa capire quanto iniziative come queste portate avanti dal Porto dei piccoli, cambino le giornate e lascino veramente il segno. È stata un'attività dedicata all'insegnamento della sicurezza in mare e soprattutto un momento di grande affetto con gli animali. Con la mia presenza ho voluto dire grazie al Porto dei piccoli e alla SICS per essersi messi a disposizione di questi piccoli che hanno trascorso momenti davvero speciali».

«Bella iniziativa soprattutto per i bambini che hanno partecipato ma anche per i genitori e tutti i presenti. Si è evidenziata l'importanza del legame della nostra città con il mare e l'amore per gli animali» commenta l'assessore Viale che partecipa all'evento con il consigliere Allegranza, il quale sottolinea come: «Tutte le iniziative che permettono ai bambini degenti dell'Istituto Gaslini di avvicinarsi



al mare e di svagarsi distraendosi da quella che è la loro situazione, sono sempre ben accette e forse ancora troppo poche».

L'iniziativa è stata organizzata dal Porto dei piccoli nell'ambito del progetto Let's go to the beach che propone attività ludico-didattiche tre volte a settimana sulla spiaggia ed eventi speciali dedicati ai bambini.

UN INTENSO PROGRAMMA DI POTENZIAMENTO VOLI DEL NETWORK

Invernali Ryanair da Bologna

BOLOGNA – Ryanair ha annunciato l'introduzione di sei nuove rotte come parte del proprio operativo su Bologna per l'inverno 2021: perfette -dice la compagnia irlandese- per chi si è perso le vacanze estive. Saranno operati oltre 290 voli a settimana verso 63 destinazioni, incluse sei nuove rotte verso Stoccolma, Norimberga, Santiago, Saragozza, Agadir e Fez.

Il ceo di Aeroporto G. Marconi di Bologna, Nazareno Ventola, ha spiegato: «Il rinnovato investimento di Ryanair, con l'apertura di nuove destinazioni ed il rafforzamento del suo network sull'aeroporto di Bologna, rappresenta la prova tangibile dell'attrattività del nostro aeroporto e del suo bacino di utenza, pur in una fase certamente complessa per il settore aereo legata all'impatto della pandemia. In que-



sta fase è essenziale "dare fiducia" al mercato, continuando a investire, ciascuno per la sua parte, in modo

da cogliere tutte le opportunità e prepararsi per tempo alla fase di ripresa che arriverà».



Ship's Agents & International Forwarders since 1886



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

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



CON UNA MANIFESTAZIONE CHE PARTE DA GENOVA

La gomma riciclata per nautica e vela

Ecopneus è Sustainability Partner di Marina Militare Nastro Rosa Tour 2021



GENOVA – Ecopneus è Sustainability Partner del Nastro Rosa Tour, il giro d'Italia a vela che promuove i valori della Marina Militare, che prenderà il via oggi dal suggestivo Porto Antico di Genova e che continuerà per altre 7 tappe che toccheranno, da nord a sud, alcune tra le più belle località costiere italiane.

Nel Villaggio che sarà allestito ad ogni tappa sarà possibile visionare le innovative superfici Tyrefield per la nautica realizzate in gomma riciclata da Pneumatici Fuori Uso (PFU), una nuova soluzione a disposizione di professionisti e addetti ai lavori.

Le innovative piastre sono state testate presso lo Yacht Club Italiano di Genova, il più antico club velico del Mediterraneo, nell'area tecnica 6x6 e sugli scivoli di discesa a mare, grazie all'impegno di Ecopneus, società senza scopo di lucro principale operatore della gestione dei Pneumatici Fuori in Italia, e al supporto tecnico di Casei Eco-System, società leader nei prodotti in gomma riciclata.

Le sperimentazioni realizzate

presso lo Yacht Club Italiano di Genova attestano le superfici Tyrefield per la nautica in gomma riciclata come un partner ideale e altamente performante per le esigenze di chi lavora nel settore velico e nel settore nautico: una risposta concreta e sostenibile alle necessità di sicurezza e protezione sia dei professionisti, sia degli appassionati del mare, poiché riducono sensibilmente la possibilità di scivolamento in contesti vicini all'acqua o in aree umide e proteggono le imbarcazioni dagli urti. Inoltre, provenendo da un processo di riciclo, riducono l'impatto dell'utilizzo di materia prima, un plus ulteriore in settori in cui l'attenzione alla tutela ambientale è di primaria importanza.

Le superfici sportive di ultima generazione Tyrefield per la nautica sono realizzate grazie all'impiego della gomma riciclata dai PFU, un materiale che presenta delle caratteristiche straordinarie per lo sport: l'ottimale risposta elastica, la resistenza alle condizioni meteorologiche più avverse e l'elevata capacità di assorbimento degli urti, ne fanno un materiale perfetto

per la pratica di diverse discipline sportive, ampiamente utilizzato in tutto il mondo per la realizzazione di campi da calcio e rugby in erba artificiale, piste di atletica, superfici polivalenti indoor e outdoor per basket, tennis e pallavolo, pavimentazioni antitrauma per palestre e aree gioco.

L'evento, organizzato da Difesa Servizi e SSI Events, parte dal Porto Antico di Genova, toccherà complessivamente otto città (oltre Genova anche Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Bari, Brindisi, Marina di Ravenna e Venezia) e prevede in un unico evento le tre discipline fondamentali della vela: offshore, inshore e tavole. Tredici equipaggi da nove diverse nazioni saranno protagonisti della manifestazione velica, che sarà accompagnata in ogni tappa da un villaggio, e si concluderà a Venezia, presso l'Arsenale.

CHI È ECOPNEUS: Ecopneus è la società senza scopo di lucro per il rintracciamento, la raccolta, il trattamento e il recupero dei Pneumatici Fuori Uso, costituita dai principali produttori di pneumatici

operanti in Italia, cui nel tempo si sono aggiunte molte altre aziende. Ogni anno Ecopneus gestisce raccolta, trattamento e recupero di mediamente circa 200.000 tonnellate di PFU, il 60% del totale nazionale, trasformate in preziosa gomma riciclata per tantissime applicazioni nello sport, nelle infrastrutture, per il benessere animale, nell'arredo o come energia. Dal 2011 ad oggi, in 10 anni, Ecopneus ha raccolto e recuperato ben 2,2 milioni di tonnellate di Pneumatici Fuori Uso, un quantitativo equivalente al peso di 10 superportaerei e con un volume pari ad un palazzo grande quanto un campo da calcio e alto 1,5 km.

DA CANNES A SOUTHAMPTON, DALLA ROCHELLE A GENOVA E MONACO

Saloni nautici, via alla Kermesse

GENOVA – Con il Boat Festival di Cannes, si apre il 7 settembre - Cannes chiude il 12 - la successione dei saloni nautici europei che vedrà una raffica di eventi e culminerà con la grande rassegna della Fiera di Genova dal 16 al 21 settembre, subito tallonata immediatamente dopo da Montecarlo a Port Hercules, il Monaco Show dal 22 al 25. Inserito nella rassegna anche il salone inglese di Southampton dal 10 al 12 settembre. Sull'Atlantico francese, a La Rochelle, è in programma anche il Grand Pavois dal 28 settembre al 3 ottobre, nello scenografico bacino dove si può assistere anche a una delle più ampie escursioni di marea d'Europa.

Per gli espositori è una vera kermesse, perché alcune delle imbarcazioni e navi da diporto più prestigiose si sposteranno progressivamente da una rassegna all'altra. In compenso per gli appassionati sarà un'abboffata di sogni in mostra: sogni anche praticabili specialmente a Genova, dove quest'anno la rassegna sembra aver riperso forze e anche fiducia malgrado la non superata pandemia.

Gli indicatori economici sono tutti per una ripresa del mercato nautico medio, mentre quello dei grandi Yachts non ha mai subito una caduta nemmeno nei momenti peggiori della pandemia. C'è molta attesa nel settore delle barche a vela al limite superiore dei natante (10 metri per l'Italia) e per un ritorno ai gommini "umani", cioè quella classe di ibridi dai 5 ai 6 metri o poco più che sembrava schiacciata dallo spostamento del mercato sulle grandi taglie, certo confortevole anche abitabili, ma estremamente costose e con problemi di gestione anche nei porti e nei rimessaggi.

Il gommone "da famiglia", con buone prestazioni anche soltanto con un 40 cv sottopattente, torna ad essere un obiettivo realistico, pur se i prezzi sperano ormai quelli di una moderna berlina media.

Anche per lo spostamento in alto delle dimensioni dei "natantoni", i costruttori dei motori fuoribordo fanno a gara per proporre mostri da oltre 350 cv, ma stanno facendosi largo anche propulsori elettrici non più lillipuziani, con potenze che ormai arrivano a superare i 100 cv e con una buona affidabilità, malgrado la limitazione dell'autonomia legata alle batterie. Work in progress, come si dice: e la Cina è all'avanguardia.

Seguiremo i vari saloni con le novità e le proposte che ci sembreranno più convincenti. Per tutti gli appassionati, via alla corsa.

A.F.



PS & PORT & SHIPPING TECH
XIII edizione

main conference
genoa shipping week

Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: **ClickutilityTeam** IN COLLABORAZIONE CON: **ASSAGENTI** **STUDIO COMELLI**

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

fuels MOBILITY
La stazione di servizio del futuro

Hydrogen Energy
Summit&Expo

ConferenzaGNL

Dronitaly
Working with Drones

BolognaFiere 6/8 ottobre 2021

www.mirumir.it

NELL'AMBITO DELLE CELEBRAZIONI PER IL 50° ANNIVERSARIO

LSCT inaugura Kaleido Tunnel

Scalisi: “Legame profondo tra Contship Italia e La Spezia. Vogliamo scrivere nuove pagine di storia insieme”



Nella foto: Il taglio del nastro.

LA SPEZIA – Cinquant’anni di storia di un’azienda che raccontano 50 anni di una città intera. Con l’inaugurazione del Kaleido Tunnel, il sindaco Pierluigi Peracchini e il ceo di LSCT Alfredo Scalisi, hanno dato seguito alle celebrazioni per il cinquantesimo del primo operatore terminalista privato in Italia, che fa parte del gruppo Contship Italia. – Il tunnel di specchi caleidoscopici che riflettono e replicano le suggestive immagini dell’archivio storico di La Spezia Container Terminal (LSCT) e del Comune della Spezia, è posizionato all’interno della passeggiata Morin. Un luogo simbolico di unione tra la città e il porto.

La galleria riflessa nel tunnel è composta dalle fotografie dei protagonisti, dei luoghi iconici e

della loro trasformazione durante i primi 50 anni dell’azienda, che è parte integrante della città.

Grazie al gioco di riflessi, le immagini sono proiettate lungo il tunnel, in una posizione perfetta per alcuni scatti o selfie dei visitatori. L’installazione, brandizzata LSCT, è stata realizzata da Prodea Group e sarà visitabile gratuitamente dal pubblico, nel rispetto delle norme anti-Covid sino al 18 settembre.

“Celebrare i 50 anni di Contship alla Spezia significa da un lato ricordare le generazioni di lavoratori e famiglie che grazie al porto hanno potuto trovare risposte ai loro progetti di vita, dall’altro mantenere l’impegno di tenere sempre un equilibrio nella convivenza fra la città e il porto, affrontando tutte le

problematiche per migliorare insieme - dichiara il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini - Contship è un’importante elemento di sviluppo del nostro territorio e apprezziamo la nuova sensibilità manifestata con la decisione di restituire alle funzioni urbane una porzione di cinquemila metri quadrati di Calata Paita: un accordo storico, frutto di una volontà reciproca di crescita e sviluppo. Auguriamo ai lavoratori, a tutta la dirigenza e alla proprietà di Contship le migliori fortune per un futuro ancora migliore nella nostra Città”.

“Siamo fieri di quanto fatto dall’azienda in questi 50 anni di storia - commenta Alfredo Scalisi ceo di LSCT. Le bellissime immagini di



archivio che si possono ammirare nel tunnel testimoniano il rapporto profondo tra Contship Italia e la Città della Spezia. Di recente abbiamo raggiunto un accordo con l’Autorità Portuale della Spezia che prevede, a partire dal mese di gennaio 2022, la “restituzione” alla città di cinquemila metri quadrati di Calata Paita. Questo passaggio avviene nell’anno in cui festeggiamo i primi 50 anni di attività e ci accingiamo a scrivere la storia

dei prossimi 50, che ci vedranno sempre protagonisti accanto alla Spezia. L’evento di oggi si inserisce nel calendario di iniziative che stiamo organizzando in città.

Nei prossimi giorni al Kaleido Tunnel verranno organizzate visite guidate per i cittadini della Spezia, grazie all’impegno volontario del personale LSCT che già svolge un’attività di tutoring all’interno del progetto Porto Lab verso gli studenti”.

DOPO LO STOP DECRETATO A INIZIO ESTATE

Sul canale di Panama tornano gli aumenti



PANAMA – Dovevano entrare in vigore a giugno i nuovi aumenti delle tariffe del Canale di Panama, bloccato dopo una contrattazione non senza tensioni con la Chamber of Shipping asiatica e l’analoga associazione europea degli Shipowners. Era stato annunciato che gli aumenti sarebbero scattati da un costo minimo per prenotazione del passaggio di 20 mila dollari (+57%) a un aumento massimo di 58.500 dollari (+167%). Motivo: l’aumento delle spese di manuten-

zione e la grande richiesta: l’anno scorso c’erano stati quasi 15 mila passaggi.

Gli aumenti erano stati rinviati al 1° giugno 2021. Di fatto sono ancora in corso di trattativa alcuni dei dettagli, ma si sta arrivando - sostengono gli armatori - a quanto il canale aveva chiesto già prima dell’estate. E anche questo si riflette sui costi dei noli. Con la prospettiva di vedere analoga decisione nell’altro canale strategico per lo shipping, Suez.



Vintage 2020: the “wine cellar” is ready

Il vostro partner logistico di fiducia.
Sempre più globale...

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



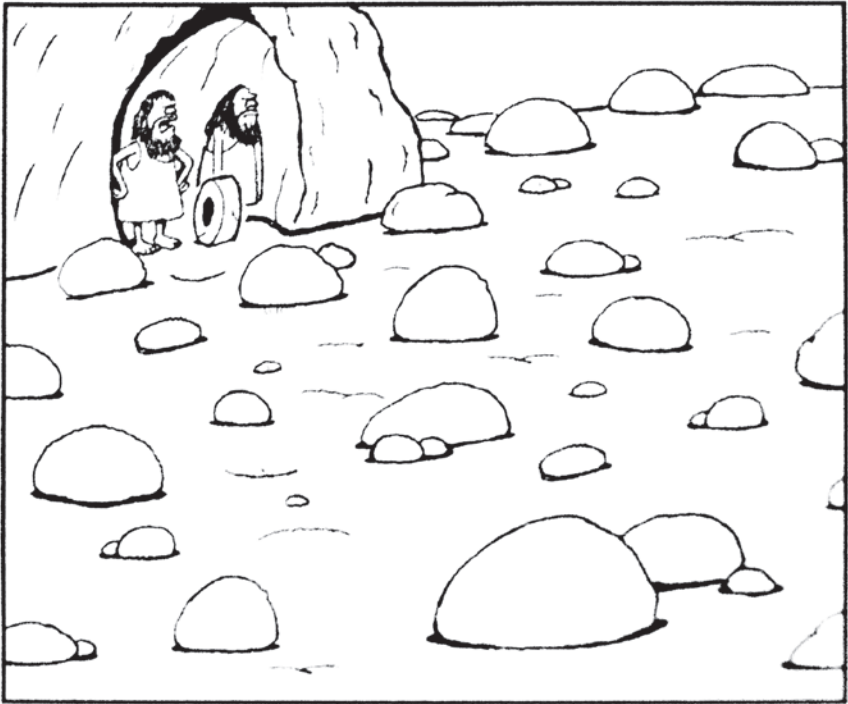
www.ggori.com



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI
Wine and spirits logistics

Prima l’uovo o la gallina?



Un lettore livornese che opera nella logistica ci scrive con ironia:

Mi sembra incredibile che, come avete scritto più volte anche di recente, tutto taccia sul famigerato nodo stradale & ferroviario all’ingresso della Darsena Toscana, futuro accesso alla Darsena Europa. Ci informano di ogni piccolo evento sui porti del Sistema, ma su quel problema - ponti levatoi, budello stradale, ferrovia unica - silenzio assoluto. Ma siamo cittadini con diritto all’informazione oppure sudditi imbecilli?

È un nostro vecchio impegno, quello di cercare di capire: e sui silenzi ci siamo bisticciati - scusate il termine minimalista - non solo con i precedenti presidenti dell’AdSP ma anche con i presidenti della Regione Toscana, al limite del vaffa. Bisogna riconoscere che non è un problema da poco quello del Calambrone: ma proprio perché è complesso e pure determinante per l’ultimo miglio dei nostri porti più importanti - la Darsena Toscana e la futura, speriamo prossima Darsena Europa - va affrontato con urgenza.

Ci stanno lavorando? Forse. Hanno una soluzione definitiva? Forse: ma perché allora non la presentano, anche per aiutare gli operatori a far capire ai clienti armatori che le cose a presto saranno risolte? O si aspetta di vedere che le opere a mare siano iniziate, per poi trovarci davvero nei guai?

La vignetta qui sotto è feroce: ma a quanto pare c’azzecca...

Alla prova

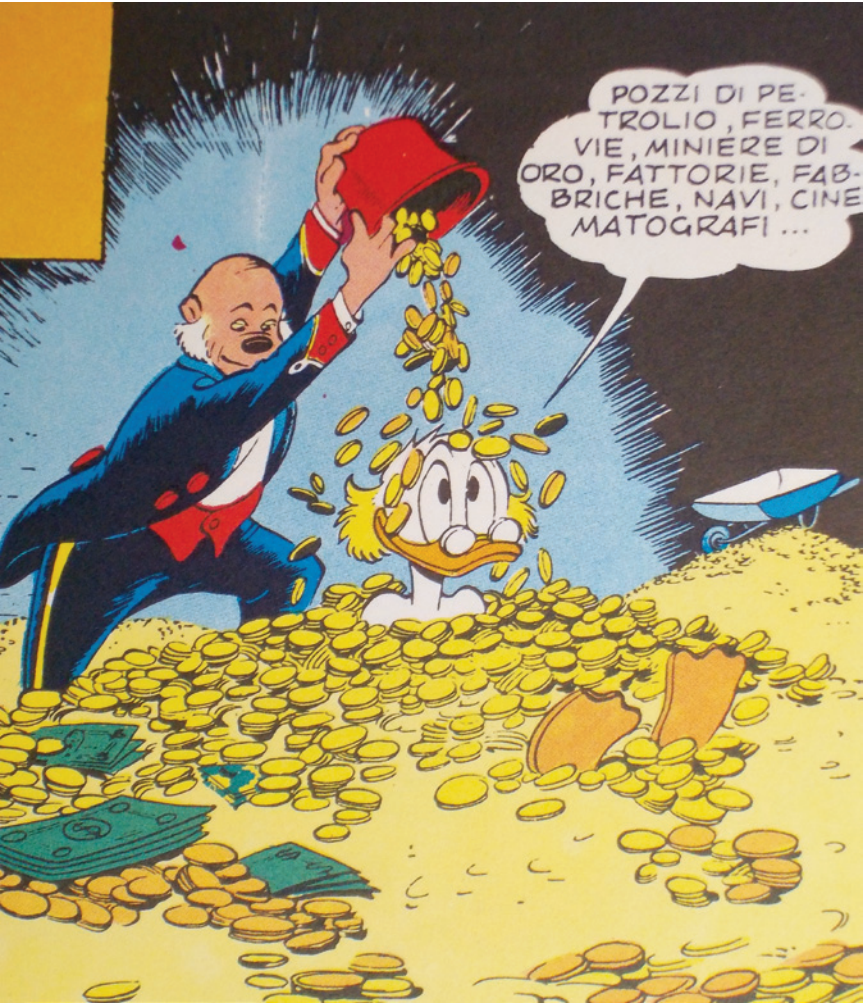
LIVORNO – Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo le prime adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

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

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

A.F.

Armatori come Paperon de’ Paperoni?



Sono più d’uno i lettori che ci hanno chiesto, in termini diversi, quanto segue:

La crescita esponenziale dei noli marittimi sembra del tutto svincolata dalle spese che gli armatori delle grandi Alleanze sopportano, anche considerando il costo in aumento del fuel marittimo. Ma non esiste alcuna autorità internazionale di controllo, visto che ormai dall’ART italiana in poi si verificano anche i piccoli incrementi di costo degli altri vettori?

Crociere e Covid, chi sta vincendo?



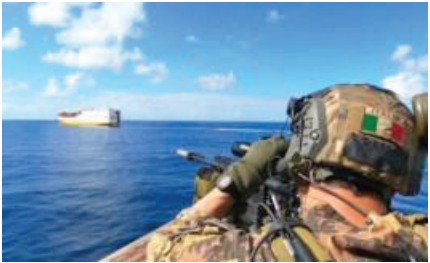
Un gruppo di dipendenti della società Porto 2000 di Livorno, attualmente in cassa integrazione per il default delle crociere, ci chiede:

Era il nostro pane quotidiano e sembrava dovesse crescere di continuo. Ma la pandemia ci ha messo tutti fuori causa. Domanda: le crociere potranno riprendere? E quando?

Tra i settori economici più colpiti - letteralmente massacrati - dalla pandemia mondiale del Covid-19, quello delle crociere è probabilmente il più ferito. Le poche compagnie con le spalle larghe che hanno rilanciato più o meno coraggiosamente qualche proposta, spesso sono state costrette a rinunciare: oppure a limitare drasticamente le toccate nei porti più appetibili turisticamente. Livorno è tra gli scali che più stanno soffrendo: anche se poi - lo si legge anche su queste pagine - alcune compagnie hanno scelto il porto labronico sia per la quarantena degli equipaggi, sia per le vaccinazioni dello stesso personale.

Quando si tornerà al regime passato? Premesso che il settore continua ad ordinare navi sempre più belle e più allettanti - quindi ha fiducia nella ripresa - tutto dipenderà dallo sviluppo della pandemia e specialmente degli “scudi” che saranno adottati. Già oggi le navi operano con personale vaccinato e continuamente controllato, con ospiti ammessi solo con garanzie di immunità e con mete accuratamente protette. Certo non basta, perché c’è comunque il timore di molti: ma dobbiamo pur avere fede nella sconfitta di questa nuova peste.

Pirateria, proprio non si può estirpare?



Nella foto: Un’esercitazione nel golfo di Guinea sulla “Grande Cotonou” di Grimaldi.

lungocosta, si usano i satelliti per individuare le barche, si adottano vigilantes sulle navi, ma anche i trattati internazionali hanno i loro limiti. Qualcosa i è fatto avanti al Corno d’Africa, ma in Guinea e negli stretti del Far East il rischio continua. Con molte presunte convivenze anche ad alto livello e non solo con poveracci che partono allo sbaraglio.

Dal web ci arriva, firmata R.R. una domanda secca secca:

Ma insomma, la pirateria marittima non si può proprio estirpare? Eppure mi sembra che costi, in termini economici e di vite umane, in modo insopportabile...

Il lettore ha ragione, ma estirpare totalmente un sistema antico che oggi si avvale anche di metodologie ultra moderne - comprese le supposte direttive via web da centrali europee o asiatiche informatissime - è come provare ad uccidere le mosche con un cannone. La vigilanza nelle aree a rischio aumenta, ci sono sempre più navi militari che pattugliano le coste: ma bisognerebbe colpire le basi a terra che non sempre sono raggiungibili o scoperte. Ci sono continuamente raid

-- ALL’INTERNO --	
Un robot come membro d’equipaggio. CEVA Logistics contro il Covid con forniture mediche nel Far East.	a pag. 3
Ravenna a fibra ottica già operativa.	a pag. 3
Vaccinati in trecento sulla Mein Schiff 2.	a pag. 4
Il fotovoltaico, soluzione ideale?	a pag. 4
Energia elettrica trasferita via nave.	a pag. 4
Bonus auto ibride finiti in anticipo.	a pag. 5
Alto Adige terra d’idrogeno.	a pag. 5
Inaugurata la raccolta dell’olio esausto da cucina.	a pag. 5
Il cargo che andrà anche a vela.	a pag. 5
Bagnini a 4 zampe per i bimbi del Gaslini.	a pag. 6
Invernali Ryanair da Bologna.	a pag. 6
La gomma riciclata per nautica e vela.	a pag. 7
Saloni nautici, via alla Kermesse.	a pag. 7
LSCT inaugura Kaleido Tunnel.	a pag. 8
Sul canale di Panama tornano gli aumenti.	a pag. 8
Prima l’uovo o la gallina?	a pag. 9
Crociere e Covid, chi sta vincendo?	a pag. 9
Pirateria, proprio non si può estirpare?	a pag. 9
Armatori come Paperon de’ Paperoni?	a pag. 9

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Aperti bandi per i “green

Ports’, prevede di finanziare iniziative dei sistemi da realizzare non oltre il 2026 ed ha come riferimento il Ministero della Transizione Ecologica. Le AdSP interessate, secondo il documento del MITE diffuso nei giorni scorsi, sono quelle del Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro-Settentrionale, Mare di Sardegna, Mare Adriatico Centrale, Mare Adriatico Centro-Settentrionale, Mare Adriatico Settentrionale e Mare Adriatico Orientale: in sostanza i fondi sono destinati ai porti di Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. I sistemi esclusi da questa tranche erano già stati destinatari di un analogo progetto da 170 milioni del programma di Azione & coesione Reti e Infrastrutture.

E le navi verdi? Tante scelte

navi con propulsione tradizionale con scrubbed per filtrare emissioni (e si tratta ovviamente di scrubbed sempre più sofisticati). Poi vengono le navi sul-fuel, in genere con il GNL abbinato al carburante più o meno tradizionale, sia pure a basso indice di zolfo. C’è anche chi ha ordinato motori dual-fuel a metanolo (la MAN ci sta lavorando) mentre i costruttori di propulsori mettono a punto anche il sistema con l’idrogeno, che comporta però ancora molti problemi pratici. Il diktat europeo per dotare i porti di “cold ironing” sembra al momento più una filosofia che un operativo per gli armatori, che preferiscono dotarsi di sistemi di autoproduzione elettrica e relativo

stivaggio che non agganciarsi ai porti. Ma è una delle tante iniziative per il futuro prossimo in completo divenire: a conferma che siamo in tempi dove tutto cambia alla velocità della luce o quasi, a cominciare proprio dalla logistica.

Shipping Week: tutti i temi

possibile realizzare in Italia nel corso del decennio appena iniziato. “L’importanza del PNRR e del programma Recovery che gli sta alle spalle, però, va oltre le disponibilità finanziarie. “Il cluster marittimo-logistico italiano deve infatti farsi parte attiva prima nella fase di definizione e trovarsi preparato poi in fase attuativa nella partita delle riforme e delle semplificazioni che l’Italia dovrà varare per potere accedere ai fondi. “Inoltre il settore deve anche guardare alle possibilità che si trovano in altri capitoli del Piano, in particolare in quelli relativi alla digitalizzazione e alla transizione ecologica”.

La Germania adesso indaga

navi in Asia. In particolare vengono citate tre navi, che secondo i dati di Vessels Value sono state riciclate in Pakistan tra agosto e settembre del 2017. Erck Rickmers Group è stato contattato da TradeWinds e ha spiegato che sono state condotte indagini presso diverse compagnie di navigazione di Amburgo. Le accuse riguardano, tecnicamente, l’esportazione di rifiuti all’estero. “La società ha affermato che solo una nave del gruppo è interessata” riporta il sito internet di notizie marittime. Come noto, l’UE ha da tempo

varato normative molto precise, recepite anche dall’Italia, sulle demolizioni navali che devono rispettare sia la sicurezza che l’ambiente. La scelta del Ministero della Difesa di mandare invece vecchie navi in Turchia - compreso il vecchio sommergibile “Bagnolini” - sembra legata esclusivamente a motivi economici, pur essendo i cantieri turchi a norma. Ma è come rinunciare a lavoro italiano. Giusto così?

Noi in Turchia secondo norma

norma UE: forse sarà vero, ma se ci mettiamo le spese di trasferimento con una nave speciale, il recupero dei materiali ancora riutilizzabili (oggi il rottame metallico vale oro) e infine il lavoro italiano che si sarebbe sviluppato, siamo davvero a chiederci chi ha deciso simili capolavori. Riconosciuto che tutto è legale, dovremmo ricorrere al vecchio paradigma che qualche volta la legalità maschera scelte sbagliate, controproducenti o addirittura autolesioniste. Oppure no?

Cargo aereo Italia-Cina

conferma che il caro-noli marittimi sta spingendo sempre più le merci pregiate verso l’aereo. Come è solita fare con regolarità, la testata britannica Lloyd’s Loading List ha interpellato diversi operatori del settore del cargo aereo - scrive sempre Air Cargo Italy - per avere da loro una indicazione sulla prossima evoluzione del mercato. In vista in particolare della peak season, anche se con diversi accenti e sfumature, gli intervistati hanno rimandato un quadro del settore ancora pesantemente affetto da problemi di capacità che tenderanno ad

aggravarsi nei prossimi mesi nei vari segmenti considerati, incluso quello dei charter. Dalle risposte di Pierre Van der Stichele, responsabile cargo di Chapman Freeborn, emerge l’idea di una domanda forte allo stato attuale sia per aerei solo cargo sia per preighter, anche per via delle richieste di capacità da parte delle agenzie umanitarie per l’invio di aiuti ad Haiti dopo il recente terremoto, che in particolare ha reso impossibile assicurarsi aerei merci wide body con breve preavviso.

LSCT, record di movimentazioni

navi che compongono la flotta del servizio MD2. Alfredo Scalisi ceo di LSCT, ha commentato “...fermo restando l’ennesimo segnale positivo di un mercato in recupero, questa straordinarietà di movimenti eseguiti sulla Zephyr Lumos, che batte il record precedente di quasi 800 contenitori, non ha presentato particolari difficoltà al terminal, sia lato banchina che piazzale. Grazie all’esperienza e l’impegno dimostrato da tutti i colleghi coinvolti, il successo del risultato finale non

120
Anniversary
YOUR PARTNER SINCE 1899


SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.
Via del Bottegghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

fa che confermare l’affidabilità del servizio che LSCT offre ai propri clienti. Quest’ultimi infatti possono fare affidamento su di noi al fine di preservare l’integrità dei loro network, oltre a garantire il supporto ai loro clienti e le supply chains coinvolte”.

RemTech Expo a Ferrara

favorendo l’applicazione delle più innovative procedure e tecnologie. Il tutto potenziando gli scambi tra domanda e offerta, nell’ambito di un confronto ampio e consapevole, pubblico-privato, nazionale ed internazionale. Gli interessati possono iscriversi subito subito per partecipare

all’evento in presenza dal 22 al 24 settembre ed essere parte della transizione ecologica e digitale.

Noli sempre più impazziti

cioè da Los Angeles a Shanghai, l’aumento è stato del 3%, a quota 1.398 dollari. Il record per il nolo più caro - riferisce ancora Ship2Shore - va alla rotta fra Shanghai e Rotterdam, che raggiunge 13.787 dollari per un 40 piedi, con un rincaro di 89 dollari rispetto alla scorsa settimana. In diminuzione dell’1% i tassi da New York a Rotterdam (a quota 1.142 dollari), mentre da Rotterdam a New York e da Rotterdam a Shanghai i noli rimangono stabili.

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA

MARITTIMA

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@lagazmar.191.it O RICHIEDI L’ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

- NOLEGGIO/VENDITA
- USATO PLURIMARCHE
- ASSISTENZA/MANUTENZIONE
- RICAMBI ORIGINALI
- SCAFFALATURE INDUSTRIALI PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo l’Accordo Stato/Regioni



Partner of


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