

SIGNIFICATIVI DATI DALL'ISTITUTO EUROPEO CHE MONITORIZZA LE TEMPERATURE

IL CONSUNTIVO DEL 2021 SEGNA UN NUOVO BALZO IN ALTO PER L'ITALIA

Secondo "Copernicus", Mediterraneo rovente

L'estate scorsa si è caratterizzata con ondate di calore eccezionali, che in Sicilia hanno toccato un record assoluto - La statistica dei sette anni più caldi in Europa

BRUXELLES - Secondo Copernicus Climate Change Europe, l'Europa ha vissuto un'estate di estremi con forti ondate di calore nel Mediterraneo e inondazioni in Europa centrale. Prendendo in considerazione l'intero anno, la temperatura del Vecchio Continente è stata solo di 0.1 °C sopra la media 1991-2020, non sufficiente a entrare nei dieci anni più caldi, che si sono comunque tutti verificati dopo il 2000, con i sette anni più caldi concentrati fra il 2014 e il 2020.

Sempre sulla base dei dati diffusi incutesti giorni anche dall'ARPA nazionale, l'estate europea del 2021 è stata la più calda mai registrata, seppur simile alle precedenti estati più calde del 2010 e del 2018. Giugno e luglio sono stati entrambi i secondi più caldi dei loro rispettivi mesi, mentre agosto è rimasto vicino alla media generale, ma ha assistito ad una notevole differenza tra temperature superiori alla media a Sud e sotto la media a Nord.

Numerosi sono stati gli episodi (segue a pagina 8)

Catena logistica problematica anche nel 2022?

LONDRA - Anche se con sfumature diverse, c'è una certa unanimità tra gli analisti del settore logistico nel ritenere che le difficoltà delle supply chain globali perdureranno per il 2022 (alleviandosi secondo alcuni verso l'estate o perdurando anche per il 2023 secondo altri). Lo riporta "Supply Chain Italy" con il seguente rapporto.

A interpellare alcuni dei maggiori esperti è stata Bloomberg, che però ha innanzitutto messo in guardia rispetto al fatto che già il 2021 - anno in cui i problemi secondo le previsioni avrebbero dovuto (segue a pagina 8)



Auto e forestali: nuovi record nel porto di Livorno

Solo a dicembre qualche difficoltà per le prime maxi-bollette dell'energia elettrica - Continua invece la richiesta della cassa integrazione per la Jsw Steel di Piombino

PIOMBINO - Mentre alle acciaierie Jsw Steel Italy viene trattata la cassa integrazione fino al gennaio 2023 (aree di crisi industriale complessa) si apprende che la produzione italiana dell'acciaio ha registrato nel 2022 un vero e proprio record positivo, attestandosi a oltre 24 milioni di tonnellate, ovvero il massimo dell'ultimo lustro.

Federacciai ha infatti fornito i consuntivi degli ultimi 112 mesi dell'anno appena concluso per oltre 23 milioni di tonnellate di prodotto, il 22% in più del corrispettivo del 2020. A dicembre si sono presentate le prime oggettive difficoltà legate in particolare al caro bolletta elettrica, ma non si sono verificati significativi rallentamenti. Tutto sta adesso nel vedere come proseguirà il trend in questi primi mesi del 2022 sia in base alla richiesta del mercato interno, sia in particolare sul caro bollette che inciderà certamente maniera più pesante che nell'anno scorso.

CHIESTO L'IMPEGNO DEI GOVERNI EUROPEI A SOSTEGNO DEL SETTORE IN CRISI

Crociere, troppe regole non uniformi

Malgrado le procedure di sicurezza adottate dalle compagnie di navigazione c'è ancora un diffuso timore e troppi caveat diversi



CIVITAVECCHIA - Il business delle crociere è tra i più colpiti dalla pandemia mondiale: e si trascina dietro, in una catena di conseguenze spesso drammatiche, tutto il comparto turistico che operava in catena. Dai siti delle varie compagnie di navigazione, in particolare quelli delle primarie sul mercato nazionale, arrivano rassicurazioni sulla sicurezza a bordo, che è diventata ossessiva grazie a protocolli estremamente rigorosi. Ma la clientela, malgrado tutte le preoccupazioni, ancora latita. E la catena del lavoro, a partire dalle aree specializzate alle agenzie marittime, ne risente pesantemente.

È giustificata la preoccupazione degli utenti? Secondo gli esperti, oggi una nave da crociera moderna è uno dei siti più sicuri contro la diffusione della pandemia: sia per i controlli pre-imbarco, sia per quelli a bordo. Ma ci sono anche problematiche legate alle differenze di normative a seconda dei paesi toccati dalle navi: e anche a seconda delle loro bandiere. Un esempio: per imbarcarsi sulle navi italiane o comunque che operano sul mercato nazionale in Mediterraneo occorre aver completato il ciclo vaccinale o avere la dichiarazione di essere guariti: non basta il tampone, che comunque può essere richiesto all'imbarco. Non sono più ammessi a bordo bambini (segue a pagina 8)

Porto 2000 sospensiva ritirata

LIVORNO - Il blocco delle crociere dovuto agli ormai due anni di pandemia ha rallentato anche i processi di definizione della garavinta dalle società del Gruppo Onorato per la realizzazione e gestione del nuovo comparto crociere nel porto labronico articolati sulla società Porto 2000. Processi già difficili per la battaglia avviata dai vincitori della gara contro la concessione dell'AdSP di un'area e relativo accostamento per i passeggeri della compagnia Grimaldi, tanto da aver generato un ricorso al TAR di

A.F.
(segue a pagina 8)

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



COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

LIVORNO - Si chiude con una flessione pari al 2% rispetto all'anno precedente il numero delle navi arrivate nel porto di Livorno nel 2021: sono state complessivamente 6.246. Lo ha registrato l'Avvisatore Marittimo della torre blu del porto, con l'impegno personale di Fabrizio Moniga.

Due navi su tre che hanno toccato Livorno sono traghetti o ro-ro: rispettivamente costituiscono il 43% e il 25% del traffico navi.

Le motonavi contenitori rappresentano il 10% del totale arrivi. Seguono le rinfuse liquide e le solide. Entrando nel dettaglio dei numeri - sottolinea Fabrizio Moniga nel suo report - si è registrato un -8% sulle motonavi contenitori arrivate che sono state 637. In calo del 5% la sommatoria dei tonnellaggi lordi. Migliora il traffico dei traghetti del 10% ma il contributo positivo è stato solo nel periodo primaverile: male gennaio e febbraio quando si sono registrate variazioni negative del 18%.

In calo dell'8% le motocisterne che sono 160 delle quali 46 petroliere che hanno sbarcato 3.044.902,99 tonnellate di crude oil.

Aumentate invece le navi adibite a trasporto autovetture nuove; sono state 362 (+12%).

(segue a pagina 8)

CON UN AUMENTO DEL 12% SUI TEUS MOVIMENTATI

La Spezia, treni al top

Sommariva: conferma dello sviluppo green dei due scali del sistema



Mario Sommariva

LA SPEZIA - Nuovo record per il trasporto ferroviario container nel porto di La Spezia, che registrando un incremento del 12% dei TEUs spostati a mezzo ferrovia, nel 2021 ha movimentato 8.500 treni e 125.000 carri, confermandosi tra i

(segue a pagina 8)

Chiusa la gara del waterfront a Marina di Carrara

LA SPEZIA - Si è conclusa la procedura aperta per l'affidamento, mediante appalto integrato, della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara - Ambito 4, consistenti in interventi per la fruibilità protetta della passeggiata sul mare in corrispondenza del Molo di Ponente. La gara è stata aggiudicata, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, all'impresa

(segue a pagina 8)

SE N'È ANDATO UNO DEI PRINCIPALI STORICI DI STORIA DELLA MARINA

Addio a Erminio Bagnasco



Erminio Bagnasco

MILANO - Se n'è andata con lui una delle più note ed apprezzate firme nel campo della storia navale militare italiana. È morto due giorni fa a Milano, dopo una lunga malattia combattuta con serena forza d'animo, il comandante Erminio Bagnasco. Già ufficiale superiore del corpo di Stato Maggiore della Marina Militare

A.F.
(segue a pagina 8)

MACS shipping da Porto Nogaro al Sud Africa

TRIESTE - Il Gruppo Fratelli Cosulich, uno dei nomi storici dello shipping nazionale, ha reso noto che parte un nuovo collegamento tra i porti dell'Adriatico Settentrionale e quelli di Namibia, Sud Africa e Mozambico. La Fratelli Cosulich, agente della compagnia MACS Shipping che opererà il servizio, curerà partenze bisettimanali da Porto Nogaro per carichi bulk e project cargo. A Leixoes (Portogallo) avverrà quindi il transhipment delle merci provenienti dai porti di Salerno, La Spezia e Genova a bordo

(segue a pagina 8)



**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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	Voy	DA										
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1. 11				LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS
	MSC MARTA	MW204A	30-1	27-1	1-2	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	MSC ANIELLO	MW205A	6-2	3-2	8-2	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	MSC ROSARIA	MW205A	13-2	10-2	15-2	5	9	19	11	19	19	19	19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9. 12				CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	
	MSC BIANCA	MC204A	31-1	2-2	25-1				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	MSC AVNI	MC205A	11-2	14-2	1-2				Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC SHREYA B	MC206A	18-2	21-2	8-2				19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 13				SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS		
	MSC SINDY	MA202A		27-1	29-1			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	APL DETROIT	ONNBFE		3-2	5-1			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	APL MEXICO CITY	ONNCBE		17-2	12-1			19	(Via SP)	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment" 13 BIS				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	MSC CLAUDIA	YY155R					26-1						
	MSC CLAUDIA	YY156R					5-2						
	MSC CLAUDIA	YY157R					12-2						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe. 14				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC MIA	FJ201E				Vedi	26-1	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	NO SAILIN	-				Serv.	20-1	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	MSC AMBRA	FJ204E				16	14-2	15	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Ormeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka. 14 BIS				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	MSC CHARLOTTE	XA204R		26-1	Vedi			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	T.B.N.	XA205R		3-2	Serv.			Serv. 8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
	T.B.N.	XA206R		10-2	16			Voy MM	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba. 15				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	MSC SIGMA F	YA204A		27-1			Vedi		Vedi		Vedi		
	MSC AZURIT F	YA205A		3-2			Serv.		Serv.		Serv.		
	MSC SIGMA F	YA206A		10-2			2		5		19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it MAROCCO - Casablanca. 16				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	MSC RIONA	YM204A		29-1			Vedi		Vedi		Vedi		
	MSC JENNY	YM205A		5-2			Serv.		Serv.		Serv.		
	MSC RIONA	YM206A		12-2			1		5		19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro.. 17				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
					Vedi	Vedi		Vedi					
					Serv.	Serv.		Serv.					
					12	7 e 8		13bis					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura. 18				LI	GIT	GE	NA		VE	RA	AN	TS	
	MSC MARTA	MW204A	30-1	27-1	1-2	Vedi							
	MSC ANIELLO	MW205A	6-2	3-2	8-2	Serv.							
	MSC ROSARIA	MW205A	13-2	10-2	15-2	4							

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		Voy DA										
			BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:		
	MSC MARYLENA	AE202A		18-1	17-1						HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC ASLI	AE203A		25-1	24-1			22-1					
	MSC MARYLENA	AE204A		1-2	31-1			29-1					
	MSC RHIANNON	AL203A	21-1	POL GE					24-1		EVYAP, ISTANBUL, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSSIYSK, GEMLIK, ALIAGA, PIRAEUS (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC JEMIMA	AL204A	28-1					31-1					
	MSC RHIANNON	AL205A	4-2					7-2					
	MSC NIKOLETA	AA204A		26-1	25-1			23-1			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	LUEBECK	AA205A		2-2	1-2			30-1					
	T.B.N.	AA206A		9-2	8-2			6-2					
	MSC MALENA	AB202A		16-1				18-1	22-1		PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, BEIRUT, LIMASSOL, PORT SAID WEST, ALEXANDRIA (AICT), (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC PAMIRA III	AB203A		23-1	22-1			25-1	29-1				
	MSC GIANNINA	AB204A		30-1	29-1			1-2	5-2				
	T.B.N.	AM203A						22-1			DURRES (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MAERSK HIDALGO	201E						19-1			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)		
	MAERSK HONG KONG	202E						24-1					
	MSC ALIX E	AI202A		19-1	18-1	17-1		19-1			GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.	AI203A		26-1	25-1	24-1		26-1	21-1				
	CONTSHIP IVY	AY202A	OMIT				18-1		15-1	17-1	MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	T.B.N.	AY203A	27-1				OMIT		22-1	24-1			
	CONTSHIP VOW	AS203A		19-1	21-1			18-1			ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	MSC TIA	AS204A		26-1	28-1			25-1					
	CONTSHIP VOW	AS205A		2-2	4-2			1-2					
	SPIRIT OF CHENNAI	AH203A							16-1		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)		
	SPIRIT OF CHENNAI	AH204A							23-1				

NEI PRIMI DUE MESI DI ATTIVITÀ SUI CIELI

ITA soffre ma s’impegna



ROMA – Un milione di passeggeri in poco più di due mesi, poco meno di 90 milioni di euro di ricavi, una gestione “sparagina” ma che non si riflette sul trattamento dei clienti, che rimane di prima classe. È questo il bilancio tracciato dalla nuova compagnia italiana di

bandiera, ITA Airways, nata dalle (brutte) ceneri della povera Alitalia. Secondo gli analisti i ricavi sono leggermente sotto quanto preventivato, ma il rinforzo del Covid ha fatto la sua parte. Per caratterizzare sempre di più la compagnia come un soggetto nazionale da avere a cuore, ITA ha dedicato i suoi due primi aerei, totalmente riverniciati in blu, con i nomi di due storici campioni sportivi italiani: e così proseguirà il programma. Abbandonato il programma Millemiglia per evitare la continuità con Alitalia - discontinuità imposta dalla UE - ITA sta creando un proprio programma di fedeltà che verrà presto pubblicizzato. L'impegno del vertice della compagnia e del personale - dice una nota degli amministratori - è al massimo: e si spera che anche i Frequent Flyers italiani ne tengano conto privilegiando la compagnia di bandiera.

PER RIDURRE LE EMISSIONI DANNOSE E SVILUPPARE IL TERMINAL

Stena Line e Göteborg allontanano i traffici dalla città

Il porto svedese marcia verso l’obiettivo di essere “Carbon free” entro il 2050



GÖTEBORG – Allontanare per quanto possibile i traffici marittimi più intensivi dal centro delle città. È il programma sul quale Stena Line e l’Autorità Portuale di Göteborg lavoreranno per consentire il trasferimento dei terminal e delle operazioni di Stena Line dal centro di Göteborg ad Arendal a partire dal 2027. Una nuova posizione dei traghetti promuoverà le condizioni di crescita di Stena Line e attuerà iniziative future per raggiungere il suo obiettivo di essere completamente “Carbon free” nel 2050. Allo stesso tempo, offre l’opportunità di spostare il traffico pesante fuori dal centro città e avvantaggia i

piani di sviluppo urbano della città di Göteborg. Stena Line e l’Autorità Portuale di Göteborg hanno firmato un memorandum d’intesa che significa che le parti lavoreranno attivamente insieme per trovare una nuova posizione per i terminal e le operazioni della compagnia di traghetti nell’area portuale esterna di Arendal. L’ambizione è quella di essere in grado sia di rafforzare Göteborg come snodo merci nordico sostenibile, sia la visione comune di un trasporto marittimo sostenibile, e anche di andare di pari passo con i piani della città per sviluppare una città ad uso misto più densa lungo le rive del fiume. L’idea è che Stena Line possa stipulare un contratto di locazione di 25 anni ad Arendal

entro il 1° gennaio 2027. “Vogliamo essere una forza trainante nello sviluppo del trasporto marittimo sostenibile e crescere insieme a Göteborg. Stiamo entrando positivamente in discussioni su una nuova posizione per il nostro porto e i nostri terminal perché riteniamo che possa offrire a noi e al settore l’opportunità di accelerare il cambiamento”, ha affermato Niclas Mårtensson, amministratore delegato di Stena Line. Stena Line, la città di Göteborg e l’Autorità Portuale di Göteborg hanno una stretta collaborazione da molti anni. L’accordo per i siti dove oggi si trovano i terminal Stena Line è stato precedentemente prorogato al 2035. Gli accordi hanno tuttavia tenuto conto di una delocalizzazione anticipata qualora

ciò fosse richiesto dallo sviluppo urbano e ciò si è ora concretizzato a seguito di la decisione della città di costruire il tunnel di collegamento Lindholmen nel fiume Göta Älv. “Dal momento che il porto ha assicurato terra e accordi con le operazioni circostanti, ora abbiamo un’ubicazione fisica adeguata e una disposizione di base. Con questo, ci sono le condizioni che consentono di andare avanti con una sede sostitutiva che avvantaggia le operazioni di Stena Line. Ciò è in parallelo con l’ambizione del porto di consolidare le operazioni portuali nelle aree portuali esterne, dando al contempo alla città l’accesso alle aree centrali per lo sviluppo urbano”, ha affermato Elvir Dzanic, amministratore delegato dell’Autorità Portuale di Göteborg.

PER LE NAVI DI CORSICA & SARDINIA FERRIES

Medici di bordo cercasi

Specifiche sui diritti e i doveri dei laureati interessati all’offerta di lavoro



MILANO – La campagna della Corsica/Sardinia Ferries per aumentare il numero dei medici a bordo sta continuando. E la compa-

gnia oggi fornisce ulteriori informazioni sul trattamento riservato agli assunti. A bordo delle navi di Corsica Ferries, il medico fa parte dello Stato Maggiore della nave ed è inquadrato come Direttore Sanitario. Occupa un alloggio da Ufficiale. Interagisce con l’equipaggio. Non è richiesta nessuna specializzazione post-laurea ma è necessaria l’esperienza professionale, ed è gradita, in particolare, la preparazione in area critica. La vita a bordo è un’esperienza importante e formativa, anche per i giovani medici, ed è una situazione/contexto di crescita umana e personale. Il medico ha ampia autonomia. Dirige l’ambulatorio dove effettua visite su richiesta dell’equipaggio e dei passeggeri per interventi clinico/medici ed emergenze. Durante tutto il periodo di imbarco, il medico deve rimanere a disposizione ma ha orario libero e deve sempre intervenire su chiamata e su richiesta.



Vintage 2021: 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.



SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



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



SECONDO LA NUOVA DEFINIZIONE DELLA COMMISSIONE DELL'UE

Gas e nucleare sono “verdi”

Tutte le caratteristiche richieste per la classificazione “green” dei relativi impianti



ROMA – La Commissione europea tra il 31 dicembre 2021 e il primo gennaio 2022, ha messo fine ad un lungo processo di valutazione, inviando agli Stati membri la bozza del terzo atto delegato del regolamento sulla tassonomia. Di cosa si tratta? Del testo che inserisce gas e nucleare nella tassonomia UE, etichettandoli come tecnologie verdi ai fini della finanza sostenibile.

Un tema particolarmente divisorio su cui l'esecutivo europeo ha scelto la via del compromesso per non scontentare nessuna delle grandi economie UE. “Tenendo conto dei pareri scientifici e degli attuali progressi tecnologici, nonché delle diverse sfide di transizione tra gli Stati membri, la Commissione ritiene che il gas naturale e il nucleare abbiano un ruolo come mezzi per facilitare la transizione verso un futuro prevalentemente basato sulle energie rinnovabili”, scrive Bruxelles in una nota stampa. “Nel quadro della tassonomia, ciò significherebbe classificare queste fonti energetiche a condizioni chiare e rigorose, [...] affinché contribuiscano alla transizione verso la neutralità climatica”.

La proposta della Commissione arriva a conclusione di un processo di valutazione avviato nel 2020, che ha richiesto anche il supporto scientifico del Centro comune di ricerca. Assieme al parere del Gruppo di esperti sulla radioprotezione e sulla gestione dei rifiuti e del Comitato scientifico per la salute, l'Ambiente e i rischi emergenti sugli impatti ambientali. Il risultato? L'atto delegato definisce le condizioni che permetterebbero di inserire gas e nucleare nella tassonomia UE, consentendo tra le altre cose di ridurre il costo del finanziamento dei nuovi progetti.

Nel dettaglio la bozza prevede che gli investimenti nelle centrali nucleari siano etichettati come “green” a patto che i progetti abbiano ben definiti il piano di sviluppo, i fondi e il sito di stoccaggio dei rifiuti

radioattivi. E che abbiano ricevuto i rispettivi permessi di costruzione prima del 2045. La classificazione apre la porta anche agli impianti già esistenti, considerando attività verde anche l'estensione del ciclo di vita “in considerazione dei tempi lunghi per gli investimenti in nuova capacità di generazione nucleare”. I criteri di vaglio tecnico per tali estensioni dovrebbero, tuttavia, includere modifiche e miglioramenti della sicurezza, scrive la Commissione europea.

Per considerare verdi gli investimenti nel gas, le nuove centrali devono obbligatoriamente sostituire impianti più inquinanti. Producendo emissioni inferiori a 270 g di CO₂eq per kWh (i tecnici europei consigliavano tuttavia una soglia di 100g/kWh). E nel contempo ricevere le autorizzazioni necessarie entro il 31 dicembre 2030. Non solo. La bozza stabilisce che la capacità produttiva del nuovo impianto non superi di oltre il 15% la capacità di quello sostituito e che dimostri d'essere tecnicamente compatibile anche con il “gas a basse emissioni”. Con piani o impegni ad utilizzare “almeno il 30% di gas rinnovabili o low carbon a partire dal 1 gennaio 2026”; passando al 55% a partire dal 1° gennaio 2030 e completando la transizione entro il 31 dicembre 2035.

Il testo in questione è solo una proposta e prima di trovare la sua forma definitiva bisognerà attendere. L'Esecutivo UE ha inviato il testo agli esperti degli Stati membri sulla finanza sostenibile e alla Platform on Sustainable Finance, aprendo ufficialmente le consultazioni. I tecnici avranno tempo fino al 12 gennaio per fornire i loro contributi, che la Commissione analizzerà con l'obiettivo di adottare l'atto entro la fine di gennaio 2022. Quindi il provvedimento passerà ai legislatori per l'approvazione.

Il Parlamento e il Consiglio dell'Unione europea avranno quattro mesi per esaminare il documento

e, qualora lo ritengano necessario, per opporvisi. In linea con il regolamento sulla tassonomia, entrambe le istituzioni possono richiedere ulteriori due mesi di tempo per l'esame. Il Consiglio avrà il diritto di opporsi a “maggioranza qualificata rafforzata” (il che significa che per bloccarlo è necessaria l'opposizione di almeno il 72% degli Stati membri, ossia almeno 20 Paesi che rappresentino almeno il 65% della popolazione dell'UE). Per l'Europarlamento basterà invece la maggioranza semplice (ossia almeno 353 deputati in plenaria). Una volta terminato il periodo di controllo e ammesso che nessuno dei legislatori si opponga, il provvedimento entrerà in vigore.

I paesi europei sono in buona parte divisi sulla decisione di inserire gas e nucleare nella tassonomia verde UE. Da una parte, nazioni come la Francia, la Repubblica ceca e la Finlandia che contano fortemente sul nucleare. Dall'altra paesi come il Lussemburgo, la Spagna, la Germania e l'Austria che hanno messo un punto sull'energia dell'atomo e oggi criticano aspramente la decisione dell'esecutivo. Secondo il ministro dell'Economia tedesco Robert Habeck “le proposte della Commissione UE annacquano la buona etichetta della sostenibilità. Non capiamo come sia possibile come approvarle. In ogni caso, è lecito chiedersi se questo greenwashing sarà accettato anche sul mercato finanziario”. “Indipendentemente dal fatto che si continui a investire nell'una o nell'altra, riteniamo che non siano energie verdi o sostenibili”, ha sottolineato la vicepresidente e ministro per la transizione ecologica spagnola, Teresa Ribera.

Lo scontro, già anticipato dalle posizioni assunte in merito ad un'ipotetica riforma del mercato elettrico, si farà possibilmente ancora più acceso nei prossimi sei mesi, periodo in cui sarà la Francia a detenere la presidenza del Consiglio UE.

SECONDO UNO STUDIO TRA SIEMENS E STROHM

L'idrogeno anche dall'eolico

Sembra possibile per gli impianti offshore che utilizzano l'acqua di mare



MADRID – Sono iniziati i lavori per sviluppare le condutture di una nuova generazione di turbine offshore in grado di fornire idrogeno eolico. L'iniziativa - riferisce il sito di Rinnovabili - è frutto dell'accordo siglato, a inizio dicembre, tra la multinazionale spagnola Siemens Gamesa e l'olandese Stroh, produttrice di tubi compositi. Un'intesa che potrebbe far compiere un passo al progetto lanciato da Siemens Gamesa.

La società ha infatti unito le forze con Siemens Energy per realizzare nuovi aerogeneratori marini dotati

di impianti d'elettrolisi; sistemi altamente integrati che stocchino l'elettricità prodotta dalle pale direttamente nel vettore H₂. E al momento del bisogno lo inviano a terra tramite condotti sottomarini.

Un'impresa fattibile? Per ora il progetto è ancora nelle fasi iniziali. Gli ingegneri della multinazionale stanno adattando la SG14-222 DD, attualmente una delle turbine più potenti al mondo, alla generazione di idrogeno eolico. Un lavoro che richiederà anche la messa a punto di un sistema per la desalinizzazione

dell'acqua di mare.

“Siemens Energy sta sviluppando un nuovo prodotto di elettrolisi che soddisfa le esigenze del duro ambiente marittimo offshore ed è perfettamente sincronizzato con la turbina eolica”, si legge sul sito della società. “Gli sviluppi serviranno da banco di prova per realizzare una produzione di idrogeno su larga scala ed economicamente efficiente. E dimostreranno la fattibilità di un'implementazione affidabile ed efficace di sistemi modulari da eolico a idrogeno”.

PER IL REGIME FISCALE CHE ADESSO LI PENALIZZA

La grande beffa ai camion verdi

Trasportounito chiede l'immediata estensione dei benefici sulle accise a chi ha investito in veicoli a gas

GENOVA – Già è complesso in una situazione di mercato critica - scrive Trasportounito - spingere le imprese a investire in modo massiccio sulla transizione energetica e sull'adozione di nuovi carburanti eco-compatibili: se poi questa scelta si traduce in un boomerang anche dal punto di vista del conto economico, con le imprese “virtuose” costrette a pagare oneri più che doppi rispetto a chi continua a utilizzare carburanti tradizionali, si concretizza una vera e propria beffa.

Sta accadendo per le imprese di autotrasporto che in osservanza



Maurizio Longo

minor costo del carburante (circa 0,58 – 0,60 per litro). Imprese che oggi si trovano fra l'incudine di una concorrenza esercitata da chi è stato posto in grado di recuperare le accise e chi ha investito davvero nel green e per questo è paradossalmente penalizzato. Secondo Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, è indispensabile e urgente fare rientrare tali veicoli industriali almeno nel recupero trimestrale delle accise per un valore identico a quello riconosciuto ai veicoli motorizzati euro 5 ed euro 6.

In pochi mesi infatti la situazione internazionale ha pericolosamente compromesso il costo di tale tipo di carburante raggiungendo un valore inimmaginabile di 2,20 euro per litro esclusa iva. Oggi questo straordinario maggior costo, oltre a determinare un clamoroso svantaggio competitivo rispetto alle imprese di autotrasporto che adoperano flotte di veicoli altamente inquinanti, rischia di generare un inaccettabile default proprio per le imprese più virtuose e pertanto siamo a chiedere un significativo intervento economico che, almeno parzialmente, consenta a tali imprese di recuperare parte del costo di esercizio.

del corretto principio sull'uso dell'energia verde, negli ultimi anni hanno effettuato ingenti investimenti consistenti nell'acquisto di veicoli industriali alimentati a gas. Le imprese quindi, anziché acquistare veicoli industriali motorizzati euro 5 o euro 6, per i quali viene consentito il recupero trimestrale di parte delle accise (per circa 214,00 euro ogni 1000 litri di carburante), hanno preferito seguire l'orientamento green anche in presenza di un maggior costo del veicolo (circa 40 mila euro in più) che avrebbe dovuto essere compensato con un

CON L'INVITO AGLI INTERESSATI PER UN DIBATTITO SUL WEB

Rifiuti spiaggiati, uno studio del Sant'Anna

PISA – Un team di ricercatrici dell'Istituto di Management della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa - nell'ambito del progetto Blue Resolution (https://www.blueresolution.it/) sviluppato grazie all'iniziativa di Arbi Spa - sta conducendo alcune attività volte a creare nuova conoscenza, fornire strumenti a supporto della lotta ai rifiuti marini e sensibilizzare e coinvolgere i cittadini e gli altri stakeholder.

Il gruppo ha condotto alcune campagne di monitoraggio della presenza di rifiuti spiaggiati (https://www.blueresolution.it/monitoraggio-dei-rifiuti-marini-nella-spiaggia-libera-di-calambrone/ e si accinge ad analizzarli per comprenderne le possibili fonti.

L'approccio seguito per condurre questa attività si chiama Matrix



Scoring Technique – MST ed è brevemente illustrato nel documento che è disponibile sul web per gli interessati. Questo aiuterà a dimensionare un set di interventi che andranno a costituire un Piano di Azione da attivarsi nell'areale.

Il gruppo intende coinvolgere alcuni stakeholder in questa attività che potrà essere condotta interamente in remoto nell'ambito di un paio di sessioni di brainstorming, al fine di apportare altre conoscenze ed esperienze al processo.

Viene chiesta agli interessati la disponibilità a partecipare ad una riunione via web della durata di circa 2 ore impostata secondo quanto descritto nel documento partecipativo.

Per fissare la data e l'orario è stato predisposto il seguente link https://doodle.com/poll/9nzqzc37vrthf8ka?utm_source=poll&utm_medium=link al fine di individuare una opzione che possa andare bene per tutti i partecipanti.

A questa, così come alle altre attività previste da Blue Resolution, verrà dato congruo risalto sui canali social del progetto e, nel prosieguo, sarà organizzata una conferenza finale, comunicati stampa ed altre iniziative per dare opportuna diffusione agli esiti del progetto, ringraziando coloro che vi avranno preso parte.



GRAZIE ALL'ORDINANZA DELL'ADSP DI GIOIA TAURO

Aree disponibili a Taureana di Palmi

GIOIATAURO – Il porto di Taureana di Palmi si affaccia al nuovo anno attraverso un forte segnale di legalità e di presenza dello Stato, grazie alla riacquisizione della disponibilità di specifiche aree dema-

niali e specchi acquei prospicienti la banchina pescherecci.

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, con l'adozione

dell'ordinanza 2/22 ADSP e relativo Regolamento, ha disposto la destinazione funzionale delle banchine e retrostanti aree demaniali marittime, nonché degli specchi d'acqua antistanti, all'uso

pubblico.

Potranno essere assentite in concessione demaniale marittima su istanza dell'interessato, con le modalità previste dal relativo Regolamento per l'uso delle aree e dei beni del demanio marittimo, in base alle finalità previste dal Piano regolatore portuale vigente.

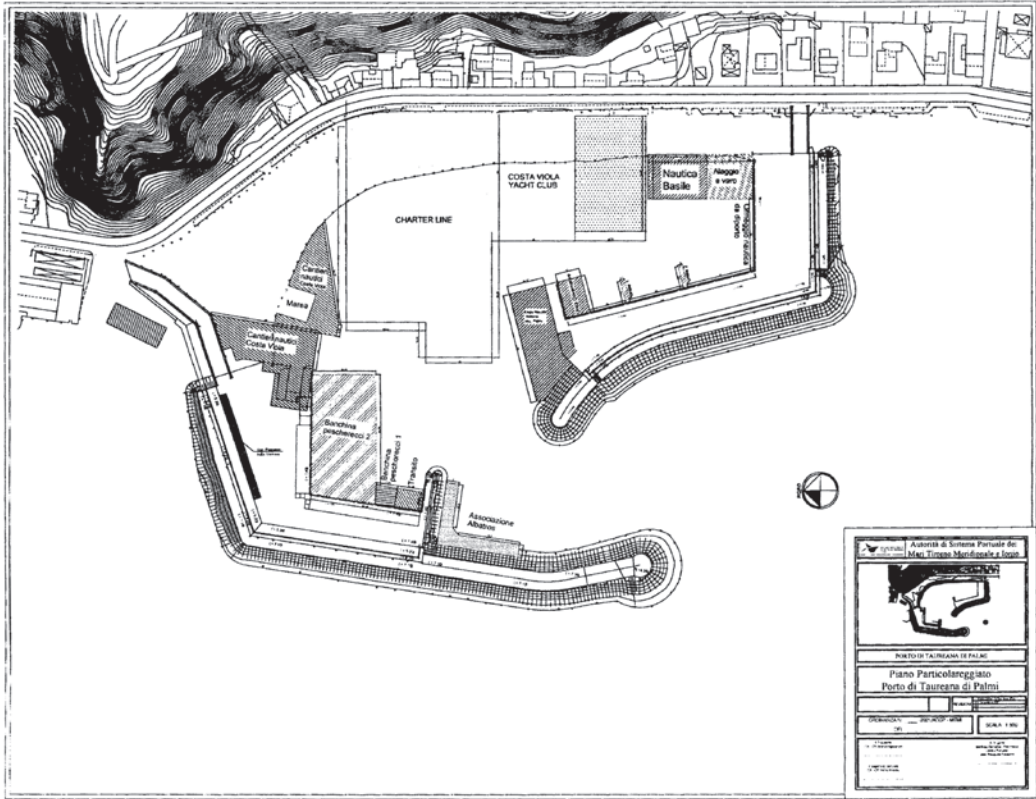
Le aree in concessione dovranno avere ad oggetto attività funzionali alla vocazione diporistica e peschereccia e dovranno prevedere l'uso degli spazi demaniali marittimi che garantisca, comunque, la pubblica fruizione di quelli residui.

L'operazione di riordino di questa area demaniale marittima del porto di Taureana di Palmi è stata portata a compimento grazie alla fruttuosa collaborazione della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e della Delegazione di Spiaggia di Palmi.

Si conclude, così, un lungo capitolo che vede l'Ente ripristinare nuovo ordine, quale segnale costante di legalità, nello scalo portuale di Palmi attraverso un maggiore uso pubblico di aree e specchi acqua, al fine di offrire nuovo sviluppo e crescita allo scalo portuale, che ricade nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Per andare incontro alle esigenze dell'utenza, al fine di semplificare le procedure burocratiche disposte dalla Pubblica amministrazione, l'ordinanza e il relativo Regolamento, redatti dal dirigente Area Demanio, Pasquale Faraone, prevedono un iter snello ed una relativa modultistica, organizzati per velocizzare l'istruttoria e offrire prompte risposte all'utenza interessata.

I suddetti documenti sono consultabile al link: <https://www.portodigioiatauro.it/files/upload/PortaleAlboPretorioDocumento/allegati/ordinanza%20n.%2002%20del%2010.01.2022.pdf>.



Nell'immagine: Le aree del porto.

DA FINCANTIERI PER LA MARINA MILITARE

Nel cantiere di Muggiano nasce il super-sottomarino

È il primo esemplare della serie che sostituirà i classe "Sauro" oggi in servizio

TRIESTE – Presso lo stabilimento di Muggiano (La Spezia) ha preso inizio la costruzione per il primo dei due sottomarini di nuova generazione relativi al programma di acquisizione U212NFS (Near Future Submarine) della Marina Militare italiana.

Il programma, che prevede anche il relativo in service support, l'opzione per ulteriori due unità e la realizzazione del Training Center, è gestito da OCCAR (Organisation Conjointe de Cooperation sur l'Armement, l'organizzazione internazionale di cooperazione per gli armamenti) in accordo con le più innovative procedure di management, through

life management e risk management.

Il progetto è un'evoluzione del programma U212A, condotto in collaborazione con i tedeschi di Thyssenkrupp Marine Systems, che ha portato alla realizzazione di quattro sottomarini per l'Italia - "Todaro", "Scirè", "Venuti" e "Romei", consegnati da Fincantieri tra il 2006 e il 2017 - e di sei per la Germania. Secondo le analisi più accreditate, questi battelli a propulsione air independent, per il loro contenuto tecnologico, hanno spostato gli equilibri tra unità nucleari e convenzionali creati nel dopoguerra.

I nuovi battelli saranno altamente innovativi, con significative

modifiche progettuali che saranno tutte sviluppate autonomamente da parte di Fincantieri. Il programma U212NFS, che prevede le prime due consegne nel 2027 e nel 2029, risponde alla necessità di garantire adeguate capacità di sorveglianza e di controllo degli spazi subacquei, considerati i complessi scenari operativi che caratterizzeranno il futuro delle operazioni nel settore underwater e l'approssimarsi del termine della vita operativa delle quattro unità della classe "Sauro" attualmente in servizio. Servirà inoltre a preservare e incrementare lo strategico e innovativo know-how industriale maturato

da Fincantieri e da consolidare il vantaggio tecnologico conseguito dall'azienda e dalla filiera, maggiori realtà industriali e piccole e medie imprese del comparto, perché sarà potenziata la presenza a bordo di componentistica sviluppata dall'industria nazionale.

I compiti che i sottomarini svolgono quotidianamente a favore della collettività - scrive Fincantieri nella sua nota - sono molteplici, soddisfacendo la tutela degli interessi nazionali e la difesa collettiva nell'ambito delle più importanti alleanze alle quali il Paese partecipa, NATO e UE: alle missioni prettamente militari si vanno ad aggiungere quelle inerenti la libertà di navigazione, l'antipirateria, la sicurezza delle vie di approvvigionamento energetico e flusso dati (in virtù delle risorse dei fondali e delle infrastrutture subacquee presenti), il rispetto del diritto internazionale, la lotta al terrorismo, la tutela delle frontiere esterne, la salvaguardia delle infrastrutture marittime, incluse quelle vitali off-shore e subacquee, e non ultimo la salvaguardia degli ecosistemi marini.

PER I PASSEGGERI DI TRAGHETTI E CROCIERE A GENOVA

Stazioni Marittime, consuntivo 2021

GENOVA – Nel 2021 la pandemia di Covid-19 ha continuato ad incidere, anche se in misura minore rispetto al 2020, sul traffico passeggeri nel Porto di Genova. Sono stati registrati nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A. 2.094.701 passeggeri, di cui 416.386 crocieristi e 1.678.315 passeggeri traghetto, con numeri nettamente superiori rispetto ai 1.325.426 passeggeri del 2020, ma comunque lontani 3.518.091 passeggeri del 2019.

Con il mese di Dicembre si è chiuso un 2021 ancora segnato dalla pandemia di Covid-19, ma comunque con un incoraggiante e deciso incremento rispetto al 2020. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2021 si sono registrati 2.094.701 passeggeri contro i 1.325.426 del 2020 (+769.275 pax, pari a +58,04%). I passeggeri crociera sono passati da 131.121 nel 2020 a 416.386 nel 2021 (+285.265 pax, pari a +217,56%). Anche il numero dei passeggeri dei traghetti ha chiuso con un incremento, passando da 1.194.305 nel 2020 a 1.678.315 nel 2021 (+484.010, pari al +40,53%).

Il 2021 ha registrato 138 toccate nave con 416.386 crocieristi, di cui 228.279 home port e 188.107 in transito.

Un buon risultato rispetto al 2020, quando le toccate erano state 48 e i passeggeri totali 131.121 (80.494 home port e 50.627 in transito). Ovviamente i numeri, se confrontati con quelli degli anni pre-Covid-19, sono ancora bassi e sono indicativi del forte impatto della pandemia sul mercato delle crociere nel nostro porto, ancor più se paragonati alle stime per il 2021 elaborate prima del Covid, che verosimilmente si avvicinavano ai 300 scali e a 1,4 milioni di crocieristi.

Occorre comunque ricordare che i terminal di Stazioni Marittime S.p.A. sono stati i primi in grado di dare ospitalità alla "ripartenza" dopo il blocco governativo alle navi da crociera.

Nell'Agosto 2020 è infatti partita da Ponte dei Mille la MSC Grandiosa per un itinerario di 7 giorni nel Mediterraneo. Il porto di Genova è stato quindi il primo porto del mediterraneo, seguito poi da altri, a mettere in atto procedure ed

infrastrutture adeguate per potere lavorare una nave da crociera in epoca di Covid. Un'operazione resa possibile grazie alla determinazione ed organizzazione di MSC Crociere unitamente ad un lavoro sinergico di tutti gli attori in campo per definire e mettere in atto complesse procedure anche con impegno di personale specializzato, operazioni che si sono poi ripetute anche con altre compagnie nel corso sia del 2020 che del 2021.

TRAFFICO TRAGHETTI	
Circa il traffico traghetti, il 2021 ha chiuso con un deciso incremento rispetto all'anno precedente, sebbene siano ancora lontani i numeri pre-pandemia:	
Passeggeri	1.678.315 (+40,53%)
Auto	634.496 (+40,50%)
Moto	38.739 (+50,96%)
Metri lineari	2.161.599 (+23,90%)

Rispetto al 2021 sono stati movimentati 484.010 passeggeri in più. La Sardegna ha incrementato di circa 253.000 passeggeri rispetto al 2020, la Sicilia circa 49.000, la Corsica circa 11.000, il Nord Africa circa 171.000.

Il traffico commerciale, che aveva comunque tenuto anche nel 2020 in quanto meno vincolato ai flussi turistici e non condizionato dalle limitazioni alla mobilità delle persone, ha chiuso con un ottimo incremento (+417.000 metri lineari circa).

Per il 2022, anche in ragione della recrudescenza pandemica in atto dovuta anche alle varianti, risulta ancora difficile fare previsioni, ma l'auspicio è che l'andamento della campagna vaccinale e il graduale allentamento delle misure dei governi permettano un progressivo ritorno alla mobilità delle persone e quindi ad una ripresa dei flussi turistici, con incremento del traffico traghetti intorno al 15% e un movimento di 800.000 crocieristi.

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

4^a
edizione

laboratorio di sviluppo
manageriale



Risk
Management
per le aziende
di shipping

**ASSAGENTI**
Associazione Agenti e Mediatori Marittimi

**CAMBIASSO RIZZO**
GROUP

GENOVA – L'Assagenti ha organizzato "on-line" un corso, aperto a tutte le aziende del settore marittimo e trasporti interessate, su alcuni dei temi più importanti della professione. Si terrà il 21 gennaio dalle 14 alle 18 sulla piattaforma "Go to meeting" al costo di 250 euro. Le iscrizioni si chiudono lunedì prossimo 17 gennaio.

Ecco la scheda del corso.

Obiettivi del corso:

- Ruolo del raccomandatorio e del mediatore: attività e conseguenze in caso di errori od omissioni.

- Metodologie di riduzione del rischio: contractual risk management e quality management system.

- Metodologie di trasferimento del rischio: assicurazione.

Contenuti:

- Analisi degli obblighi del raccomandatorio e mediatore marittimo in Italia.

- Analisi delle responsabilità del raccomandatorio e mediatore marittimo in Italia.

- Raccomandatorio: predisposizione della documentazione relativa alla merce, emissione della documentazione.

- Raccomandatorio: emissione, circolazione ed importanza della polizza di carico.

- Raccomandatorio: rilascio della merce e inoltro a destino.

- Mediatore: fixture negotiation e rischi correlati nella vendita di navi.

- Mediatore: post-fixture e rischi correlati, con particolare attenzione alle demurrage clause nei contratti di trasporto liquido.

- Mediatore: il diritto alla commissione.

- Assicurazione: analisi dei mercati disponibili e delle tipologie di coperture offerte.

- Cyber risk.

Docente: Alberto Comitardi.

CON L'ENTRATA IN VIGORE DEL "SUPER GREEN PASS"

Stretto di Messina nessuna criticità

Caronte & Tourist ha assunto trenta persone per i controlli

MESSINA – È positivo il primo bilancio che Caronte & Tourist ha tracciato, il primo giorno dell'entrata in vigore del DL 229 sull'obbligo di "Super Green Pass" per attraversare lo Stretto di Messina.

Nessuna criticità si è infatti registrata, anche nelle primissime ore del mattino, quelle che vedono il passaggio di studenti e pendolari, nei piazzali e ai tornelli sia a Rada San Francesco che a Villa San Giovanni.

"Abbiamo seguito con grande attenzione - ha dichiarato Tiziano Minuti, responsabile della comunicazione del Gruppo Caronte & Tourist - l'evolversi della situa-

zione, consapevoli dell'esistenza di alcune incongruenze e di possibili criticità nel provvedimento governativo.

"Eravamo comunque pronti, forti di un sistema di controlli che avevamo strutturato e potenziato ad inizio dicembre, quando entrò in vigore l'ordinanza sull'obbligo di "Green Pass" nello Stretto.

"In quella occasione avevamo formato e assunto trenta nuove persone, destinate ad assicurare i controlli dei Green Pass H24 sia a Messina che a Villa, con lo scopo di ridurre al minimo eventuali disagi per i nostri passeggeri. E il sistema dei controlli ha sicuramente retto".

PER LA PROSSIMA SFIDA DELL'AMERICAN'S CUP

American Magic rilancia

Un nuovo progetto mentre cambierebbero i vertici dell'equipaggio



Nella foto: La clamorosa scuffia durante l'ultima America's Cup a Auckland.

NEW YORK – Finalmente il New York Yacht Club e American Magic hanno deciso di rinnovare la loro collaborazione e di lanciare una nuova sfida per tentare di riportare in patria l'America's Cup, che gli americani hanno detenuto per ben 132 anni di fila. Lo riferisce "Vela News Letter" che riporta anche la foto della clamorosa scuffia dello sfidante USA durate le regate dell'anno scorso in Nuova Zelanda: scuffia che oggi costata il posto a uno dei grandi dell'equipaggio. "Abbiamo intenzione di competere nell'AC37 - riferisce "Vela News" - e siamo affamati

e altamente motivati ad essere il team più innovativo dentro e fuori dall'acqua", ha osservato Hap Fauth, principale sponsor di American Magic. "Siamo orgogliosi di come il nostro team si sia ripreso durante l'AC36, ma abbiamo delle questioni in sospeso e siamo impegnati a investire in tecnologia, design, innovazione e talento per essere posizionati al meglio per portare a casa l'America's Cup" ha concluso Fauth, che è anche uno dei due finanziatori, insieme a Doug DeVos.

Alla guida del team dovrebbe essere confermato Therry Hutchinson, mentre grande escluso potrebbe essere Dean Barker, visto molto in difficoltà sugli AC 75, e sostituito da Paul Godison, britannico, ma che ha i requisiti di passaporto per potere rimanere dentro il team anche con le nuove regole della futura Coppa. "L'America's Cup rimane la

vetta più alta della vela e una delle sfide più difficili nel mondo dello sport", ha osservato Paul M. Zabetakis, M.D., Commodoro del New York Yacht Club. "Le lezioni apprese durante la nostra precedente campagna, combinate con le risorse fisiche e intellettuali di American Magic e l'impegno in più cicli, ci assicureranno di arrivare a questa sfida con la convinzione di poterla vincere", ha concluso Zabetakis.

CON LA RICARICA A LUCE SOLARE E SENSORE DI PROSSIMITÀ

Un faretto super per la barca

Lo propone sul web la società Ultraled, in una delle tante offerte - a volte davvero assurde - che ci piovono sul computer: è un faretto da 100 Led, che non ha bisogno di collegamenti elettrici perché ha un pannello solare integrato, e che può essere semplicemente incollato o fissato con due viti. Il claim di lancio parla di utilizzazione ideale nei giardini, perché non teme né pioggia né vento: ma l'abbiamo



provato anche in barca, piazzato in pozzetto e ai piedi dell'albero:

ed ha dato ottimi risultati, illuminanti con un fascio potente ad ogni movimento nel raggio di alcuni metri. Con la barca all'ormeggio, la notte diventa più sicura. Può dunque servire anche come segnale d'allarme, per mettere in fuga i malintenzionati di banchina. Altro vantaggio è che costa pochissimo: con 39 euro (da pagare alla consegna) se ne acquista uno e un set di tre costa meno di 90 euro.

CON LE NAVI FLUVIALI "AQUA NERA" ED "ARIA AMAZON"

La crociera originale? In Amazzonia o in Vietnam



Nella foto: "Aqua Nera".

Riprendono le crociere sia fluviali che marittime di Aqua Expeditions con le "barges" peruviane

della compagnia di navigazione di Lima che ha in listino una escursione alle isole Galapagos ma anche

sul Mekong in Vietnam, il celebre fiume dei tanti film di guerra della sciagurata avventura americana in quel paese. Le navi fluviali sono vere e proprie suites galleggianti, con tutti i lussi che consentono di visitare le aree amazzoniche senza temere né gli assalti dei "mosquito" (zanzaroni) né tantomeno quelli dei piranha. Per le crociere sul Mekong siamo a sistemazioni analoghe mentre per le Galapagos, raggiungibili anche in aereo, la sistemazione è diversa ma altrettanto avventurosa.

Il primo viaggio nel programma 2022 riguarda le Galapagos ed è schedato per il 6 maggio. Per il Mekong bisogna invece aspettare il 2 settembre. In tutti casi vengono garantite sistemazioni di lusso ed escursioni in terraferma per osservare la vita degli animali selvaggi e per avere incontri con i locali. Le navi sono tutte recentissime, con il massimo della sicurezza.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



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



FANFANI

Ship's Agents & International Forwarders since 1886



TUSCANIA

international forwarders



William Shepherd

port agents since 1875



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

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

La Spezia, treni al top

primi dieci porti in Europa. “L’incremento dei treni di oltre l’11% rispetto al 2020 e del 6,6% rispetto al 2019, premia la politica green che stiamo attuando, il lavoro di squadra che si sta consolidando nel porto e il continuo dialogo con il territorio” commenta il presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP MLOR), Mario Sommariva, che prosegue: “Questi numeri avvalorano ulteriormente il recente inserimento della piattaforma intermodale di Santo Stefano di Magra nella

proposta di revisione delle reti TEN-T da parte della Commissione UE, che è funzionale al nostro sistema portuale e al lancio della nostra Zona Logistica Semplificata. “Nella programmazione che abbiamo delineato nel POT 2022-2024, l’intermodalità è uno dei punti cardine, che stiamo promuovendo grazie alla collaborazione di tutti, assegnando alla AdSP il ruolo di supportare con ogni mezzo tutti gli sforzi tendenti a coniugare la digitalizzazione con la sostenibilità economica, sociale e ambientale di tutte le attività portuali. Quest’anno siamo impegnati a digitalizzare alcuni processi ferroviari, che aggiungeranno ulteriore efficienza alle operazioni, nell’interesse di tutti

Chiusa la gara del waterfront a Marina di Carrara



Nella foto: Il tratto di lungomare interessato.

R.C.M. Costruzioni srl di Sarno (SA), che ha ottenuto il punteggio più alto relativamente agli aspetti tecnici (78,14 punti sugli 80 punti a disposizione della Commissione giudicatrice) ed ha proposto un ribasso del 10,01% sull’importo a base d’asta di 11.523.211,67 euro. Sono state già avviate le verifiche di rito - riferisce l’AdSP - volte a rendere efficace l’aggiudicazione e a consentire la stipula del contratto, dopodiché l’impresa aggiudicataria dovrà sviluppare il progetto esecutivo delle opere, sulla base del quale potranno prendere avvio i cantieri. Il termine contrattuale per la conclusione dei lavori è stabilito in 18 mesi. In considerazione della prevedibile concomitanza con la bella stagione, la data di effettivo inizio dei lavori sarà concordata con il Comune di Carrara e con la Capitaneria di Porto allo scopo di non arrecare disagi alle attività balneari estive. Nel dettaglio, l’intervento più significativo consiste nella creazione di un lungo percorso che si svilupperà sopra il muro paraonde del molo foraneo e che rappresenta la parte più significativa dell’intero progetto del waterfront, non solo per la dimensione, 870 m di lunghezza per 5 m di larghezza, ma soprattutto per l’aspetto panoramico, con i suoi affacci sul mare aperto e sul porto e con lo sfondo delle Alpi Apuane. Inoltre è prevista la riqualificazione dell’area a terra alla radice del molo di sopraflutto e la creazione di una nuova piazza sul mare in corrispondenza del gomito del molo. Le aree a terra saranno valorizzate mediante percorsi fatti di dune con vegetazione autoctona, scogliere, dolci pendii. Per favorire la panoramicità del percorso, si prevede anche la realizzazione di parapetti “trasparenti” in acciaio e illuminazione raso terra. L’investimento economico per la realizzazione del progetto, ammonta a € 13.870.000, di cui € 8.576.000 garantiti dal PNRR – Fondo complementare (DL 59/2021) ed € 5.294.000 dalla Regione Toscana. Il procedimento si sta svolgendo nel rispetto dei tempi indicati e degli impegni assunti dall’Autorità di Sistema Portuale in occasione della presentazione pubblica del progetto definitivo a luglio 2021, oltreché delle scadenze vincolanti stabilite per le opere da eseguire nei porti che sono finanziate con il Fondo complementare al PNRR, come gli interventi in questione e i lotti 1 e 2 dei lavori di riqualificazione del waterfront di Marina di Carrara, questi ultimi attualmente in fase di progettazione esecutiva. Il presidente della AdSP Mario Sommariva ed il segretario generale Francesco Di Sarcina” sottolineano l’importanza storica di questo traguardo, che da concretamente avvio ad un progetto da molto tempo desiderato da tutta la cittadinanza carrarina e fortemente voluto dalla amministrazione comunale”.

i soggetti coinvolti nel trasporto su ferro, e incrementeranno la competitività di sistema dei nostri porti, La Spezia e Marina di Carrara. “Il nostro nuovo record conferma che il binomio mare-ferro è condizione imprescindibile per realizzare lo sviluppo green del porto, in linea con gli indirizzi strategici che ci siamo prefissati. Ora andiamo avanti ancora più convinti sullo sviluppo di Santo Stefano di Magra, a beneficio di tutta l’economia del territorio”.

Auto e forestali: nuovi record

I ro-ro rotabili sono diminuiti (-26%) ma vengono utilizzate navi con maggiore capacità di carico. Il traffico crocieristico si è concentrato nei mesi di settembre, ottobre e novembre e ha contato 78 navi compresi anche i 21 scali tecnici. I crocieristi sono stati 40.388: in tempo di pandemia, il porto si è difeso. Continua il trend positivo della cellulosa: 167 le navi arrivate, il numero più alto mai registrato a Livorno: hanno sbarcato 1.610.709,61 tonnellate. Solo 14 le navi di grano arrivate che risultano meno della metà rispetto al 2020; lo sbarco è stato pari a 108.047,69 tonnellate, l’anno scorso fu di 211.511,3 tons. Al rigassificatore FSRU Toscana si sono affiancate 16 navi che hanno sbarcato complessivamente 1.024.860,1 tons di Liquid Natural Gas. Infine due dati statistici: la nave più lunga arrivata è MSC Maria Elena: 336,6 x 45,6 container vessel, attraccata al terminal Lorenzini. La nave più larga arrivata è Clara (ex Supreme) 274,18 x 50 crude oil tanker.

MACS shipping da Porto Nogaro

di quelle provenienti da Amburgo. Da Leixoes i vettori della MACS Shipping dirigeranno verso i porti di Walvis Bay, Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Richards Bay e Maputo.

Catena logistica problematiche

alleviarsi - è stato invece caratterizzato da grandissime crisi e quindi ogni congettura sul futuro va presa con molta cautela. Fatta questa premessa, tra i pessimisti si conta innanzitutto Alan Murphy di Sea-Intelligence, secondo il quale anche nel caso in cui le congestioni portuali si risolvessero restano comunque grandi quantità di scorte che finora non sono state trasportate. “Gli ultimi dati dell’Us Census Bureau non mostrano segni di un rallentamento della spesa dei consumatori statunitensi in beni durevoli, quindi restiamo dell’idea che continueremo a vedere una carenza di capacità (di trasporto, ndr) per tutto il 2022, con una possibile risoluzione nel 2023.” Va aggiunto che, proprio in relazione all’andamento della domanda dei consumatori, ha un’opinione diversa Steve Saxon (McKinsey), per il quale invece nel corso di quest’anno e in particolare “verso l’estate” questa andrà finalmente a spostarsi sui servizi (dalle merci), alleggerendo la pressione e facilitando i trasporti. Anche per Kiki Sondh (Oxford Economics) è probabile una evoluzione simile: “Le difficoltà delle spedizioni si attenueranno nel corso dell’anno. Man mano che i problemi di fornitura di manodopera in tutte le catene di approvvigionamento logistiche diminuiranno e la carenza di spazio di magazzino verrà gestita, nella seconda metà del 2022 il trasporto marittimo sarà destinato a riprendersi”.

Secondo “Copernicus”

estremi con un impatto significativo verificatisi in Europa durante l’estate 2021. Luglio ha registrato episodi di precipitazioni molto intense nell’Europa Centro-Occidentale in una regione con suoli prossimi alla saturazione, che hanno causato gravi inondazioni in diversi paesi.

Tra questi i più colpiti sono stati la Germania, il Belgio, il Lussemburgo e i Paesi Bassi. La regione mediterranea ha vissuto un’ondata di calore durante il mese di luglio e parte di agosto, con temperature elevate che hanno interessato in modo particolare la Grecia, Spagna e Italia. Il record europeo di temperatura più elevata è stato superato in Sicilia, dove sono stati registrati 48,8°C, di 0,8°C superiore rispetto al precedente, sebbene questo nuovo dato debba ancora essere confermato ufficialmente dalla World Meteorological Organization (WMO). Condizioni di caldo e siccità hanno preceduto eventi di incendi intensi e prolungati, in particolare nel Mediterraneo Orientale e Centrale, con la Turchia tra i paesi più colpiti, oltre a Grecia, Italia, Spagna, Portogallo, Albania, Macedonia del Nord, Algeria e Tunisia.

Crociere, troppe regole

sotto i 12 anni. Le escursioni a terra sono attentamente controllate: e sia MSC che Costa richiedono una assicurazione anti-Covid. Alle difficoltà pratiche legate alla pandemia, si stanno aggiungendo per gli operatori, a quelle create da legislazioni diverse a seconda della nazionalità e delle bandiere di armamento. Anche Confitarma si è attivata per chiedere al Governo di farsi promotore di incontri con gli altri paesi europei marittimi allo scopo di studiare normative comuni e possibilmente semplificate: visto che il comparto crociere è importante per il PIL di tutti i paesi toccati dal mare.

Porto 2000 sospensiva

sospensiva e un analogo ricorso al Consiglio di Stato. Martedì scorso si è però arrivati, grazie all’opera di mediazione dei vertici dell’AdSP, al ritiro da parte della Porto 2000 della richiesta di sospensiva: il che lascia sperare che si possa arrivare a una soluzione non giudiziaria ma sulla base di un nuovo progetto avviato da Luciano Guerrieri e Matteo Paroli. L’obiettivo è quello di disinnescare anche questa “mina” che ha condizionato i rapporti con l’armamento delle crociere e dei traghetti, avviando anche la concretizzazione degli impegni legati alla gara: impegni che presuppongono una serie di interventi per l’intero comparto traghetti passeggeri e crociere valutata suo tempo per un investimento di circa 90 milioni.

Addio a Erminio

e poi a lungo dirigente d’azienda, nel 1993 ha fondato con Ermanno Albertelli il diffuso mensile “STORIA MILITARE” che poi ha diretto per oltre vent’anni. Ed al quale continuava a collaborare con preziosi articoli storia-tecnici, e con l’aggiornamento dei suoi numerosi libri, ultimo dei quali sui sommergibili italiani, presentato anche sulle nostre pagine. Genovese d’origine, imbarcato come ufficiale esperto sulle motosiluranti durante il servizio militare, era anche presidente onorario del

Gruppo Marinai d’Italia di Savona. Autore o coautore di oltre una ventina di volumi di storia navale del periodo contemporaneo, pubblicati sia in Italia sia all’estero a partire dagli anni Sessanta, aveva messo su negli anni anche un imponente archivio fotografico sui temi navali, con molti inediti raccolti non solo in Italia. Tutte le sue opere sono infatti caratterizzate da un imponente apparato illustrativo: la corposa raccolta di fotografie navali (circa 60.000 riguarda in particolare il naviglio italiano del XX Secolo. Tra i suoi principali volumi: I Mas e le motosiluranti italiane, edito nel 1969 dall’Ufficio Storico della Marina Militare e più volte aggiornato e ristampato; I sommergibili della seconda guerra mondiale, che è stato tradotto in inglese, in tedesco e, recentemente, anche in francese; Le armi delle navi italiane della seconda guerra mondiale e, con Maurizio Brescia, La mimetizzazione delle navi italiane 1940-1945. Tra i più recenti: In guerra sul mare, una storia delle operazioni della Regia Marina tra il 1940 e il 1945 con più di mille immagini fotografiche in gran parte inedite, e, assieme ad Augusto de Toro, Le navi da battaglia classe “Littorio” (1937-1948), pubblicato anche in Gran Bretagna e negli Stati Uniti. La rivista “STORIA MILITARE” continua ad uscire, con numerosi dossier mensili, sotto la guida di Maurizio Brescia e con l’impegno del figlio di Erminio, Stefano, ma sua vita ex della Marina Militare ed autore di apprezzati volumi sugli elicotteri della Marina. A Stefano, ai nipoti Giovanni e Sinto e all’intera redazione di “STORIA MILITARE” le nostre affettuose condoglianze. Erminio ci mancherà.

PERCHÉ UNA SANZIONE SIA CONSIDERATA VALIDA

L’autovelox deve fotografare



Nella foto: Un autovelox.

ROMA – Una notizia interessante per gli automobilisti, che spesso ricevono notifica di sanzioni senza alcuna prova. Senza la foto-prova scattata dall’autovelox automatico -

scrive “News Motori” - la sanzione comminata a chi ha commesso un’infrazione del codice della strada può essere annullata nel caso in cui il soggetto sanzionato presenti

ricorso. Lo ha stabilito il Giudice di Pace di Cassino accogliendo il ricorso di un automobilista che aveva deciso di contestare una multa per eccesso di velocità. L’infrazione era stata registrata da un autovelox automatico, ma al soggetto sanzionato non erano state fornite prove fotografiche della violazione. La sentenza conferma la necessità di avere una prova dell’avvenuta infrazione, senza doverci necessariamente affidare a una registrazione automatica su un grafico. Ci sono stati numerosi casi anche di contestazioni con la contemporanea sovrapposizione dei dati di due auto in fase di sorpasso. Insomma, non sono solo i cittadini che devono provare di essere innocenti ma anche gli strumenti di aver identificato i veri colpevoli. Un piccolo passo avanti tutt’altro che secondario.

SECONDO L’OSSERVATORIO AUTOPROMOTEC IN ITALIA

Frenata automatica il “best” nelle auto

Importanza dei dispositivi tecnologici presenti sulle automobili	
Adas o dispositivi tecnologici	% di italiani che lo considerano importante
Frenata automatica di emergenza	83%
Sistema di navigazione integrato	70%
Blind spot warning	66%
Lane departure warning	66%
Videocamera a 360 gradi	64%
Controllo temperatura automatico	64%
Parking assist	62%
Tasti e manopole fisiche	58%
Adaptive cruise control	58%
Hotspot WiFi	48%
Aggiornamenti software over-the-air	48%
Apple Car Play/Android Auto	48%
Guida semi-automatica	44%
Sedili riscaldati/rinfrescati	36%

Fonte: Elaborazione dell'Osservatorio Autopromotec sulla base di uno studio Deloitte

ROMA – Il dispositivo tecnologico o Adas più apprezzato nel nostro Paese è la frenata automatica di emergenza, considerata importante

dall’83% degli automobilisti italiani. Avere a bordo un sistema di navigazione integrato è ritenuto importante dal 70% degli automobilisti italiani, mentre il Blind Spot Warning, ossia il sistema che monitora l’angolo cieco degli specchietti, e il Lane Departure Warning, sistema che avvisa quando il veicolo esce dalla propria corsia, sono considerati importanti dal 66% degli automobilisti italiani. Scorrendo la graduatoria al quarto posto si trovano la videocamera a 360 gradi e il controllo automatico della temperatura e al quinto posto il parcheggio assistito. Seguono, nelle posizioni successive: tasti e manopole fisiche, l’Adaptive cruise control, l’Hotspot WiFi, gli aggiornamenti software over-the-air, Apple Car Play o Android Auto, la guida semi automatica e infine i sedili riscaldati o rinfrescati. Questa classifica emerge da un’elaborazione dell’Osservatorio Autopromotec realizzata sulla base del Global Automotive Consumer Study 2021 di Deloitte.

www.lorenziniinterterminal.it

LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR

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@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

La pesca al tonno, tesoro dei nostri mari



Nella foto: Una bella cattura di alcuni anni fa.

Ci scrive dall'isola d'Elba Roberto Tesei con un quesito che probabilmente è di interesse esteso:

Per quanto non sia una pesca comune, quella al tonno è tra le più interessanti sul piano sportivo ed ha visto negli anni passati anche dei bei trofei. Mi ricordo che andavamo a pescare sulla cosiddetta "Fossa d'Olivio" dal nome di uno sponsor di canne da pesca degli anni '90. Adesso ci sono un sacco di limitazioni e pesanti multe; ma dove e da chi informarci?

Il tonno è tra le specie ittiche più importanti a livello mondiale per volumi commercializzati ed è ormai sviluppata su scala industriale ma anche in allevamento. Secondo i dati della FAO, la pesca del tonno rosso (*Thunnus thynnus* - Atlantic bluefin tuna), ha sfiorato nei decenni scorsi le 40mila tonnellate tra Atlantico e Mediterraneo. La pesca del tonno inoltre è più che triplicata nelle acque del Mediterraneo, grazie all'aumento degli allevamenti, richiesti dal mercato giapponese e dalla richiesta sempre più consistente di sushi e sashimi.

Questo ha richiesto l'introduzione del Totale Ammissibile di Catture (TAC) che ha regolamentato i volumi di pesca e ha fatto diminuire i volumi totali. In pratica la stagione di pesca dovrebbe contemplare i mesi tra giugno e ottobre ma le quote ammesse si esauriscono sempre prima. E occorre informarsi in Capitaneria.

Per pescare il tonno rosso è necessario infatti essere muniti di un'autorizzazione, gratuita e di validità triennale, rilasciata dalla Capitaneria di Porto.

La licenza però è conferita all'imbarcazione ed è valida per tutti i pescatori a bordo, anche in assenza del proprietario del natante.

ALL'INTERNO

- ITA soffre ma s'impegna. a pag. 4
- Stena Line e Göteborg allontanano i traffici dalla città. a pag. 4
- Medici di bordo cercasi. a pag. 4
- Gas e nucleare sono "verdi". a pag. 5
- Rifiuti spiaggiati, uno studio del Sant'Anna. a pag. 5
- L'idrogeno anche dall'eolico. a pag. 5
- La grande beffa ai camion verdi. a pag. 5
- Aree disponibili a Taureana di Palmi. a pag. 6
- Nel cantiere di Muggiano nasce il super-sottomarino. a pag. 6
- Stazioni Marittime, consuntivo 2021. a pag. 6
- Risk Management per le aziende di shipping. a pag. 6
- Stretto di Messina nessuna criticità. a pag. 6
- American Magic rilancia. a pag. 7
- Un faretto super per la barca. a pag. 7
- La crociera originale? In Amazonia o in Vietnam. a pag. 7
- L'autoveloxx deve fotografare. a pag. 8
- Frenata automatica il "best" nelle auto. a pag. 8
- La pesca al tonno, tesoro dei nostri mari. a pag. 9
- Mascherine anti-Covid, il mare non ringrazia. a pag. 9
- Traghetti e dotazioni di emergenza. a pag. 9

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.

Mascherine anti-Covid, il mare non ringrazia



Un lettore che si firma scherzosamente "Scettico blu" ci ha inviato via mail la seguente domanda:

Vorrei capire perché da quando è scoppiata la pandemia del Covid vediamo sempre più spesso, sia per la strada che sulla riva del mare, mascherine cosiddette "chirurgiche" abbandonate. Possibile che la gente sia tutta così ignorante da non capire che sono fonte di inquinamento anche peggiore della tanto condannata plastica?

*

Pur dando atto a molti di perdere involontariamente mascherine - che a loro volta sono realizzate con i laccetti che mollano facilmente - è indubbio che è inciviltà abbandonarle in strada e non conferirle nei raccoglitori piazzati fuori da ogni farmacia. Come ogni rifiuto leggero poi, le mascherine sono trascinate dal vento o dalla pioggia e finiscono in mare, dove è frequente il brutto spettacolo testimoniato dalla foto che alleghiamo. Difficile contrastare questa forma di maleducazione, se non cogliendo sul fatto chi deliberatamente abbandona le mascherine. Sta a tutti noi farci partecipi del messaggio e semmai chiedere alla pubblica amministrazione moltiplicare i raccoglitori "dedicati": che in effetti sono pochi e non sempre facilmente individuabili.

Traghetti e dotazioni di emergenza



Un "frequent sailor", come si firma il signor R.R. di Sorrento, ci scrive in merito alla dotazione di sicurezza delle navi traghetto sulle quali, come dice il suo nickname, viaggia frequentemente:

Sulle navi traghetto che uso frequentemente per motivi di lavoro, mi sono spesso incuriosito in merito alle dotazioni di sicurezza, andando a confrontare quanto è scritto sui numerosi cartelli plurilingue disseminati nei locali e la realtà. Non voglio sostenere che ci siano rischi, perché non sono uno specialista: però ho notato che più di una volta i mezzi collettivi di salvataggio sono bloccati con chiusure che denotano scarsa manutenzione e mi chiedo se in caso di improvviso pericolo sarebbero davvero ammainabili in pochi minuti. Ho anche cercato le famose dotazioni, dai salvagenti individuali alle cassette con viveri e generi di conforto, ma non sempre con successo. Mi chiedo: in caso di naufragio saremmo davvero nella possibilità di sopravvivere a lungo?

*

Per sdrammatizzare un tema che in effetti preoccupa molti, le proponiamo questa vignetta (Settimana enigmistica) in cui il naufragato è chiaramente molto soddisfatto della sua situazione.

ne, più per la compagnia della procace naufraga che non per la cassetta dei viveri in cui sta scandagliando. Parlando più seriamente, a volte gli apparecchi di salvataggio sembrano a prima vista non efficienti, ma sui nostri traghetti i controlli sono continui anche da parte della Guardia Costiera ed è difficile sfuggire loro. In quanto ai viveri in emergenza, dobbiamo ricordare che navighiamo quasi sempre in acque costiere e la situazione della vignetta, abbandonati su un'isolotto deserto, è appunto da vignetta e non nella realtà. Tutto ciò premesso, siamo d'accordo che la sicurezza a bordo dev'essere attentamente tutelata: e che un passeggero ha anche diritto di chiedere spiegazioni all'equipaggio se trova che qualcosa non sia all'apparenza in buono stato. Ultimo consiglio (scherzoso): in caso di imminente naufragio, si guardi intorno per individuare un'isoletta con la palma e si tenga vicino alla passeggera più procace.

Un contributo alla sicurezza energetica del Paese

5%

OLT Offshore LNG Toscana è la società che gestisce il Terminale di rigassificazione galleggiante offshore "FSRU Toscana". Il Terminale, che trasforma il gas naturale liquefatto riportandolo allo stato gassoso, è permanentemente ancorato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa ed è connesso alla Rete Nazionale dei Gasdotti di Snam. Un nuovo servizio di Small Scale sarà prossimamente disponibile. **Il Terminale, che ha una capacità di rigassificazione massima autorizzata di 3,75 miliardi di Standard metri cubi annui, pari a circa il 5% del fabbisogno nazionale, fornisce un contributo alla sicurezza energetica del Paese.**

oltoffshore.it

