



PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione
del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Abbonamento annuo Italia €
105, estero via aerea € 170.

Anno LIV n. 21

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 17 MARZO 2021

CON L'OK DELLE COMMISSIONI DI CAMERA E SENATO

Infrastrutture urgenti al via?

Possono partire subito, salvo altre sorprese, le opere con i commissari già nominati dal precedente Governo - Giovannini: ecco il DPCM di sblocco



Enrico Giovannini

ROMA - Conviene toccar ferro: ma secondo le dichiarazioni di queste ore del ministro alle Infrastrutture e mobilità sostenibile (ex MIT) professor Enrico Giovannini, è pronto il decreto che metterà in azione i commissari nominati dal suo predecessore, Paola De Micheli, per le infrastrutture urgenti. Tra le quali, come noto, ci sono tre interventi portuali: Darsena Europa a Livorno, nuova diga a Genova e polo cantieristico a Palermo.

Nel complesso le opere soggette al commissariamento sono: 14 (segue in ultima pagina)

Le cozze al comando

LIVORNO - Vogliamo ridere oppure ci tocca piangere? Con mezzo miliardo di euro praticamente stanziati, con i bandi da gara già pronti, con i più importanti armatori del mondo dei container interessati ad impegnarsi, la Darsena Europa - ovvero il porto container del prossimo futuro - inciampa in una cesta di cozze. Si è appreso infatti che l'Istituto nazionale di sanità ha analizzato un campione di cozze dell'area dove sorgerà l'impianto portuale, ha trovato che sono inquinate ed ha dato il "niet" alla deperimetrazione del SIN che è necessaria per la gara. Forse è vero che ci tocca piangere: perché

A.F.
(segue in ultima pagina)



Tempesta ART sui terminal portuali ma forse...



Luca Becce

LIVORNO - Qualcuno sperava in un rinvio post-pandemia, che considerasse l'affanno con cui i terminal portuali e tutta la logistica collegata cercano di sopravvivere: ma niente da fare, in questi giorni sono arrivate le ingiunzioni di pagamento da parte dell'ART, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Il lungo, lunghissimo e stremante contenzioso dunque continua, con l'immediata richiesta da parte di Assoterminal e di tutte le singole strutture colpite di una sospensiva. Amarezza e disillusione imperano: piove sul bagnato, è il giudizio. Possibile che non ci si renda conto di realtà che rischiano davvero di saltare?

Ne abbiamo parlato con Luca A.F.
(segue in ultima pagina)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
(A PAGINA 10)

Al Ministero confronti sull'ambiente

ROMA - Oggi, mercoledì 17 marzo dalle 9 alle 10 è in programma un incontro con il ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani da parte dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) e del SNPA.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione Europea è una grandissima opportunità. Ma è anche una formidabile sfida, perché realizzare i progetti in Italia non è mai stato facile o rapido. Questa volta però l'economia non può aspettare, e l'ambiente neppure.

I progetti per la transizione ecologica che ISPRA e le ARPA regionali dovranno valutare, autorizzare e controllare nei prossimi anni saranno molti di più rispetto al passato. Come semplificare normative, procedure e prassi per rispettare i tempi previsti? Come garantire i massimi livelli di tutela? Come rafforzare il sistema pubblico di tutela ambientale? Come rendere i processi più trasparenti e meno conflittuali?

Partecipano all'incontro anche Maria Cristina Piovesana (vicepresidente Confindustria) e Stefano Cianfani (presidente Legambiente).

CON IL CAMBIO ALLA PRESIDENZA DELL'ADSP NORD TIRRENO

Guerrieri... di lotta e di governo

Il neopresidente si è insediato lunedì con il passaggio delle consegne in videoconferenza



Luciano Guerrieri

LIVORNO - L'hanno fatto in videoconferenza con il personale dell'AdSP a Piombino e poi a Li-



Stefano Corsini

vorno. Si sono stretti la mano il presidente uscente ingegner Stefano Corsini e il suo successore, dottor

Luciano Guerrieri. Poche parole entrambi, per un avvenimento già da tempo stabilito. Corsini ha dato il benvenuto al successore: che peraltro ben conosce la problematica del porto labronico essendo stato anche presidente della Porto 2000 e conosce ancora meglio Piombino dove ha presieduto l'Autorità Portuale locale. C'è stato uno scambio di reciproci ringraziamenti, con la conferma da parte di Corsini di rimanere a disposizione, se richiesto, anche sui prossimi avvenimenti, in particolare le iniziative legate alla Darsena Europa e l'attuale "intoppo" (vedi il nostro corsivo sulle cozze, n.d.r.). Confermata la permanenza, almeno fino alla scadenza del mandato, di Massimo Provinciali alla segreteria generale.

Per Guerrieri si profila un mandato non facile: non tanto per i rapporti con il territorio, che sono improntati alla massima collaborazione visto il gradimento espresso nei suoi riguardi, quanto per l'estrema conflittualità esistente in porto, a sua volta dovuta alla carenza di spazi per il terminalismo. Nei prossimi giorni Guerrieri dovrebbe

A.F.
(segue in ultima pagina)

L'avv. Longhi: rovinosa persecuzione

LIVORNO - L'avvocato livornese Enrico Longhi ci ha inviato il seguente interessante contributo sullo scottante tema delle nuove gabelle ART.

Vorrei esprimere il mio parere sull'ulteriore gabella fatta piovere sull'autotrasporto e sulla logistica in generale con l'istituzione, nel 2011, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Per nutrire l'ennesima Authority, e la pletera di suoi dirigenti (13 con stipendi da 120.000 a 228.000€), dipendenti fissi (90), dipendenti a tempo determinato (circa 10 con compensi complessivi per € 160.000 circa) e collaboratori esterni (oltre 50 con compensi da 3.500 a 60.000€), si è infatti deciso di non attingere alla fiscalità generale, cui ovviamente danno già largo contributo le aziende, ma di ricorrere ad un altro balzello gravante su tutte le aziende di logistica con un fatturato superiore a tre milioni di euro.

La norma iniziale aveva però lasciato ampi spazi di contestazione all'applicazione Enrico Longhi
(segue in ultima pagina)

Il "marina" del Mediceo adesso parte



Paolo Vitelli

LIVORNO - È con respiro di sollievo e di speranza che Paolo Vitelli, patron di Azimut/Benetti, e Marco De Paolis, ad della società Porta a Mare per la realizzazione del porto turistico di Livorno, hanno accolto l'ok definitivo del Comitato di Gestione portuale dell'AdSP al via ai lavori per il loro progetto. Che, come ricorda una nota a firma di entrambi, è parte integrante e fondamentale del più ampio processo di trasformazione urbanistica dello storico Cantiere Orlando nella cosiddetta "Porta a Mare di Livorno", già previsto da oltre vent'anni nel Master Plan dei porti della Regione
(segue in ultima pagina)

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

POMPE E UNITÀ COMPLETE **PARTI DI RICAMBIO E ACCESSORI** **SERVIZI E MANUTENZIONI**

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

COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

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

Dragaggi ed ecosistema nei porti di Gioia Tauro

L'audizione del commissario straordinario di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta su illeciti nei rifiuti e ambiente



Andrea Agostinelli

ROMA – Si è tenuta a Palazzo San Macuto l'audizione del commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli - insieme al suo segretario generale Pietro Preziosi - di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlate.

Agostinelli è stato invitato a relazionare in merito alle attività di dragaggio nei porti di propria competenza e sull'eventuale abbandono di relitti navali nelle aree portuali connesse. Nello specifico, il commissario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che ha la giurisdizione nei porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro e Palmi, ha illustrato le attività di dragaggio, e dei relativi sedimenti dragati, dal 2015 ad oggi nello scalo di Gioia Tauro. Nel contempo ha presentato la programmazione delle medesime attività previste nel triennio 2021-2023 con il relativo piano di caratterizzazione ed, infine, si è soffermato sulla presenza di eventuali relitti affondati, emersi o semi/emersi, negli specchi acquei portuali.

In particolare, Agostinelli ha relazionato in merito alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Gioia Tauro, le cui aree portuali non sono poste in siti di bonifica di interesse nazionale per



Nella foto: Un momento dell'audizione.

cui i materiali dragati, rientranti tra quelli classificati in area A, vengono utilizzati per attività di ripascimento.

Agostinelli ha evidenziato come, attraverso una gestione integrata della sabbie dragate con l'uso ecosostenibile delle stesse, si ha la possibilità di procedere alla ricostruzione della fascia di spiaggia limitrofa costiera al porto canale. Si tratta di un'attività che punta a preservare l'ecosistema costiero del porto, riducendone il relativo impatto ambientale dovuto al dragaggio.

Dai risultati della relativa analisi batimetrica si è constatato che le dune marine lungo il canale vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino.

Nel contempo, Agostinelli ha spiegato che i dragaggi vengono effettuati quando si realizzano interventi infrastrutturali che prevedono il relativo approfondimento dei fondali. Ne è conseguito che, dal 2015 ad oggi, sono stati eseguiti complessivamente tre dragaggi a seguito della realizzazione di di-

versi interventi: per l'adeguamento strutturale delle banchine e realizzazione della terza via di corsa del tratto D sono stati dragati 139 mila metri cubi di materiale sabbioso; mentre per i lavori di adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina sono stati dragati 30 mila metri cubi. Infine, per i lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale il dragaggio ha interessato 503 mila metri cubi di materiale.

Con lo sguardo alla programmazione relativa al triennio 2021-2023, l'Ente ha previsto il dragaggio del lato Nord del canale portuale, in seguito ai lavori di realizzazione della relativa banchina di ponente.

Nella stessa programmazione è prevista, altresì, la caratterizzazione dei fondali del porto di Crotone, che si trova in area di interesse nazionale.

Infine, in merito alla richiesta relativa alla presenza di relitti affondati, emersi o semi emersi negli specchi di acqua dei porti di propria giurisdizione, solo nel porto di Crotone è presente un relitto emerso e riconducibile all'uso clandestino da parte di migranti per l'attraversamento del Mediterraneo.

Varato Ferretti 1000: il più grande da sempre

La nuova ammiraglia è scesa in acqua a Cattolica ed andrà a un armatore francese



CATTOLICA – Spazio al comfort e al benessere a bordo, spazio al design senza tempo e all'artigianalità Made in Italy. Il primo Ferretti Yachts 1000, prima imbarcazione del cantiere con una configurazione interamente wide body, è stato varato a Cattolica per un armatore francese.

Il varo è il traguardo di un percorso progettuale - scrive la Ferretti - improntato sulla ricerca della perfezione. Dagli investimenti straordinari in Ricerca e Sviluppo alle migliaia di ore impiegate nel design navale, dal lungo periodo di prototipazione sullo stampo presso lo stabilimento Modelli e Stampi di Forlì all'altrettanto lunga e delicata fase di attraversamento produttivo nel cantiere di Cattolica: la nuova ammiraglia è un progetto grandioso, fatto di talento e tecnologia, capacità di innovare e artigianalità.

Maestoso, versatile e adatto a

ogni mercato, Ferretti Yachts 1000 rimodula gli spazi e cambia il modo di vivere la barca con soluzioni progettuali inedite e un mood di interni che segue lo stile Classic, dai toni morbidi, armonici e dai contrasti leggeri. Alla base del progetto, l'idea di massima dimensione del comfort e del wellbeing sia negli spazi outdoor che indoor, dove domina l'essenza del gusto Made in Italy. Il design, sobrio e sofisticato, caratterizzato da geometrie pulite e materiali ricercati, trasmette una sensazione di lusso raffinato, interpretando al meglio i valori espressi dal claim "Just Like Home": comfort, italianità, design senza tempo e artigianalità.

Ferretti Yacht 1000 ha appena toccato il mare, ma si preannuncia un grande successo: le prime tre unità sono già state vendute.

"La nuova ammiraglia è un'emozionante opera corale in cui

confluiscono e si fondono insieme l'estro, la visione e la passione di tante persone capaci e talentuose. A tutte loro, che sono il fattore vincente di Ferretti Yachts, va il mio "grazie 1000" per come hanno portato a termine, in questo anno complicato, un progetto straordinario come quello di Ferretti Yachts 1000" - ha commentato l'avvocato Alberto Galassi, ceo di Ferretti Yachts Group - Questa barca fantastica è davvero una bellissima isola privata in cui immaginare il proprio futuro, a contatto con il mare e con il meglio dell'arte nautica Made in Italy."

Ferretti Yachts 1000 è frutto della collaborazione tra il Comitato Strategico di Prodotto presieduto dall'ingegner Piero Ferrari, il Dipartimento Engineering Ferretti Group, l'architetto Filippo Salvetti per gli esterni e lo studio Ideaitalia per il nuovo concept degli interni.

PER AIUTARE IL PERSONALE COLPITO DALLA CRISI DEI VOLI

Federlogistica-Conftrasporto: subito ristori negli aeroporti

Denunciato il rischio crack delle società che forniscono servizi essenziali e il rifornimento degli aerei

ROMA – È un grido di allarme e non un semplice appello o segnalazione quello che Federlogistica-Conftrasporto, per voce del suo presidente Luigi Merlo, ha lanciato al ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti e al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini.

Per gli aeroporti italiani, la cui attività è stata di fatto azzerata dalle conseguenze della pandemia, non si pone un problema di semplice rilancio, ma di vera e propria sopravvivenza.

In un vortice di totale blackout sono precipitate aziende importanti che garantiscono forniture essenziali e servizi al comparto aeroportuale



Luigi Merlo

fra cui, in primis, quelle che si occupano del rifornimento aereo. "In

un settore in cui i precedenti governi - sottolinea Merlo - hanno impegnato consistenti risorse solo per Alitalia senza ottenere alcun risultato concreto e riproponendo anzi oggi lo stesso scenario di mesi e anni orsono, Federlogistica-Conftrasporto chiede immediati ristori e quindi un'attenzione prioritaria per le imprese che, nel settore aeroportuale, non hanno ottenuto alcun sostegno e vedono oggi a rischio la propria sopravvivenza e, con questa, migliaia di posti di lavoro".

Per Federlogistica-Conftrasporto è quindi essenziale che il prossimo decreto ristori comprenda queste categorie di importanza strategica per il futuro rilancio del Paese.

DA UN SEMINARIO ALLARGATO DELL'ADSP DEL NORD TIRRENO

Così il porto digitale nel 2030

LIVORNO – Come sarà il porto di Livorno, ma non solo esso, nel 2030? Se n'è parlato - riferisce ARPAT - in un seminario patrocinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha visto la partecipazione di Antonella Querci - dirigente della Direzione Sviluppo ed Innovazione di AdSP, Paolo Pagano - direttore laboratorio congiunto AdSP - CNIT, Silvia Ferrini - Direzione Sviluppo, programmi europei ed innovazione, Francescalberto De Bari - direttore Programmi EU ed innovazione, Ivano di Santo - chief information officer cio del Porto di Trieste, Laura Castellani - Agenzia delle Dogane dei Monopoli ADM Organiz. e Digital Transformation, Rossana Varna - business Intelligence BI e transizione digitale porto di Genova, Andrea Manfron - Federazione Autotrasportatori Italiani FAI segretario generale, Alberto Milotti - direttore Zailog Interporto Quadrante Europa Verona, Federica Montaresi - Sp, Projects & Innovation La Spezia, Ivano Russo - direttore generale Confetra.

Per poter immaginare un porto del futuro secondo i criteri del Green Deal 2030 occorre che sia integrato con le direttrici di trasporto e con i nodi logistici; un porto che non risulta inserito nei corridoi transeuropei, attraverso la ferrovia ed attraverso i grandi assi viari non risulta essere un porto di nuova generazione.

Il nuovo concetto di porto prevede la sua crescita senza aver bisogno di interventi infrastrutturali di larga scala sfruttando le tecnologie digitali disponibili ed efficientando il sistema porto indipendentemente dalle iniziative di adeguamento ed allargamento fisico previsto nel progetto "Darsena Europa". Il modello europeo cerca quindi di utilizzare e sfruttare l'economia circolare, perseguendo la riduzione dell'impatto ambientale del porto. Questo rappresenta nel suo



complesso, un sistema industriale e come tale inquina e consuma materie prime.

Investire nelle rinnovabili per inquinare di meno rappresenta pertanto un'evoluzione orientata alla sostenibilità e dove, come afferma Pagano, anche il 5G può contribuire in modo determinante a soddisfare questa visione, collegando criteri di sostenibilità ambientale alle attività industriali del sistema porto. Per ottenere ciò, occorre perseguire un miglioramento della navigabilità degli scali, l'efficienza operativa, ottimizzare la capacità delle banchine ed in ultima analisi, come afferma la dottoressa Querci, trasformare il porto in un Hub dell'innovazione a livello locale ma anche dai risvolti in ambiti internazionali.

Nei Digital Transport Days del 2019, in periodo pre-pandemia, uno dei quesiti che veniva posto - ha detto Pagano - era quali fossero i temi dell'innovazione necessari a delineare la portualità del futuro. Il dibattito si accese sui big data, Intelligenza artificiale, di IoT per la sensoristica distribuita per i controlli ed il monitoraggio dei processi, sulla tecnologia 5G e sulla necessità di disporre della comunicazione satellitare.

Allo stato attuale la maggior parte dei porti adotta da tempo la digitalizzazione di processi ed ogni operatore che presidia le varie fasi delle attività svolte all'interno del sistema porto opera con un siste-

ma digitale. Ognuno di questi opera come un sistema a settori verticali "verticals".

Secondo Pagano la novità da apportare è quella di utilizzare i punti focali "focal point" di questa comunità che opera nel porto per realizzare una mappatura comune, un "co-design". Si tratta di riprogettare e ridisegnare i sistemi informativi in modo che possa essere superato lo stato attuale di verticalità in cui ogni operatore (vettori oceanici "Ocean carriers", linee di navigazione, terminalisti ecc.) ha sviluppato un proprio sistema informatico gestionale verticale.

Il porto non è più solo un sistema che fornisce un portale di servizi, come un sistema di prima generazione, ma è in grado di offrire la possibilità di accedere ad un dato per costruire una serie di servizi di cui ancora oggi ci sfugge la portata afferma Pagano. La ricchezza sta nella ri-acquisizione del dato, nella ri-appropriazione del dato per diventare punto di riferimento di tutte le attività industriali che via via si stanno strutturando intorno al porto.

Per poter realizzare quanto appena esposto occorre perseguire la conformità "compliance" degli standard europei, sia per quanto riguarda il formato dei dati, occorre infatti seguire gli standard in modo tale che altri soggetti diversi potranno usufruire di quel dato per altri servizi e dunque rilevare la interoperabilità dei sistemi.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

CAROLI

Hotels

SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY

Chiusa l'edizione 2021 con record di partecipanti



Nella foto: Ultima edizione dell'evento in live streaming.

MILANO – Si è chiusa venerdì con la giornata dedicata a sostenibilità, circolarità e tecnologie per la logistica, l'edizione 2021 della manifestazione dedicata all'incontro tra il mondo della logistica, delle spedizioni, dei trasporti, e il mondo dell'economia produttiva italiana. Un unicum nel panorama italiano - riferisce l'organizzazione - e tra le pochissime a livello internazionale che ha coinvolto circa 100.000 utenti. Trasmessa in live streaming, ha raggiunto il record di oltre 4.000 partecipanti alle 12 sessioni, animate da 120

relatori in presenza e da remoto.

L'edizione di quest'anno - secondo il parere unanime degli stakeholder sentiti in proposito la migliore di sempre per scelta dei temi e per il modo con cui sono stati trattati ed approfonditi - ha affrontato a più voci gli argomenti e i problemi più "caldi" dell'economia italiana, vista attraverso gli occhi del "supremo abilitatore" del funzionamento della stessa, il combinato di shipping, spedizioni e trasporti.

La pandemia, le sue lezioni e i suoi effetti, sono stati presenti in

quasi tutte le sessioni, oltre a quella ad essi espressamente dedicati. "La resilienza è ormai un requisito fondamentale delle imprese, anche di quelle logistiche - afferma Riccardo Fuochi, presidente di The International Propeller Club Port of Milan. Gli interventi degli autorevolissimi relatori hanno presentato gli strumenti finanziari, regolamentari ma anche tecnologici, che permettono un'ottimizzazione della catena logistica mettendo le imprese in condizione di restare competitive sul mercato globale."

Altro leitmotiv ricorrente del-

le sessioni è stata l'importanza strategica, ma sottovalutata se non ignorata dalle imprese e dalla Nazione, del controllo della propria catena logistica. "Ritengo che il messaggio forte scaturito da questa edizione di #SFLM21 sia legato alla modalità di vendita delle merci ex works o franco fabbrica - commenta il presidente di Confetra, Guido Nicolini. Non governare la logistica significa lasciare a operatori stranieri 65 miliardi di euro di fatturato annuo, significa delegare il controllo dei prodotti e non potere organizzare al meglio sia la produzione che la logistica. Per questo abbiamo chiesto la

creazione di un tavolo con MiSE, Agenzia delle Dogane, ICE per trovare soluzioni che ci aiutino a superare questa modalità".

Non poteva mancare nell'agenda di SFLM il nodo degli investimenti, sia quelli inseriti o da inserire nel PNRR e finanziati con Recovery Fund che quelli necessari a prescindere, cui è stata dedicata una sessione che ha trattato a 360 gradi i termini del problema e delle possibili soluzioni. "Per affrontare le sfide del futuro del nostro settore - afferma Betty Schiavoni, presidente ALSEA, servono disponibilità di risorse e piani di investimento che tengano

conto delle esigenze del comparto e di tutta l'economia produttiva della Nazione: infrastrutture fisiche di trasporto migliori e un ecosistema dello "spedire e spostare merci" più semplice. Tutto questo è necessario indipendentemente da come lo si finanzia: l'ordine delle priorità è fondamentale, e noi con le altre associazioni di settore e quelle di tutto il mondo produttivo, vogliamo potere dare il nostro contributo che ci deriva dall'esperienza di lavoro giorno per giorno".

Il replay completo delle sessioni della manifestazione è disponibile sul sito dell'evento: www.shipping-meetsindustry.it.

DALLA FONDAZIONE LIVORNO

Bando per interventi a sostegno del sociale

Potranno essere richiesti contributi per l'anno 2021

LIVORNO – Nell'ambito dello specifico settore di intervento "Volontariato, filantropia e beneficenza" Fondazione Livorno ha emesso il Bando "Interventi per il sociale" per le richieste di contributo relative alle seguenti aree tematiche: interventi a favore di bambini e adolescenti a rischio; interventi a favore di disabili; interventi di contrasto alle vecchie e nuove povertà.

Anche quest'anno la domanda di contributo dovrà essere presentata esclusivamente on-line, attraverso il sito della Fondazione (www.fondazioneilivorno.it) nella sezione "Bandi" (fondazioneilivorno.it/bandi/).

La procedura telematica di richiesta di contributo è preceduta dall'accreditamento, ossia dalla registrazione on-line dell'utente. Sarà richiesto uno username e sarà generata in automatico una password (solo per il primo accesso,

per cui chi si è registrato negli anni precedenti utilizzerà username e password già in suo possesso).

Ottenuto l'accreditamento, i richiedenti dovranno compilare il modulo di richiesta on-line, e inviarlo telematicamente.

Il modulo inviato telematicamente dovrà essere poi stampato e sottoscritto in originale dal legale rappresentante dell'ente, scansionato e trasmesso di nuovo alla Fondazione (2° invio) esclusivamente on-line, tramite il sito, sempre alla sezione "Bandi", entro e non oltre le ore 13.00 del giorno venerdì 23 aprile 2021.

Con il secondo invio la richiesta di contributo si intende perfezionata e dunque validamente inoltrata. Nel caso in cui non vengano completate entrambe le fasi, la richiesta di contributo sarà esclusa dalla valutazione di merito.

L'intera procedura di richiesta di contributo deve completarsi entro

e non oltre le ore 13.00 del giorno venerdì 23 aprile 2021.

Il Bando "Interventi per il sociale", che ha un plafond di € 300.000, è rivolto a enti pubblici o privati senza scopo di lucro, dotati di esperienza, competenza, professionalità, reputazione e capacità di partnership nelle specifiche aree tematiche del bando.

ISI riconferma, come lo scorso anno, la scelta di promuovere esclusivamente interventi all'insegna del far rete, una metodologia che sta producendo sinergie efficaci e sta ottimizzando i risultati di molti progetti. Ogni richiesta di contributo, dunque, dovrà essere presentata da più soggetti, requisito fondamentale ed imprescindibile.

Gli uffici della Fondazione sono a disposizione per informazioni dal lunedì al venerdì, dalle ore 8,30 alle ore 13,30 (tel. 0586-826112).



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875



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



STASERA CON UNO ZOOM MEETING APERTO A TUTTI

Bagnasco ci racconta i mezzi d'assalto italiani



MILANO – I mezzi d'assalto della Marina italiana e le origini dell'incursione subacquea: per chi intende documentarsi in maniera seria ed approfondita, oggi mercoledì 17 c'è un'occasione di

rilevo: il presidente della rivista mensile "Storia Militare" Stefano Bagnasco, terrà dalle 21 uno zoom meeting aperto a tutti. Ne parlerà anche con immagini partendo dai primi tentativi sperimentati durante

la Guerra Mondiale del 1915-18 fino alle più recenti imprese. Mezzi subacquei, personaggi, tecnici e incursori hanno segnato una storia in cui l'Italia è stata a lungo in primissimo piano. Ancora oggi - afferma Bagnasco nel suo invito di presentazione - tutte le marine del mondo studiano le azioni della X Mas italiana durante le guerre mondiali. Per assistere al meeting ecco le coordinate: zoom meeting - 820 6918 9163 - Passcode: Sub1.

Stefano Bagnasco è il presidente della casa editrice del mensile "Storia Militare", la più autorevole rivista del settore fondata dal padre Erminio e in edicola dal 1993, riconosciuta dal MIUR.

Dal 2012 fa parte del comitato scientifico della rivista e in circa trent'anni di attività pubblicistica ha approfondito soprattutto tematiche inerenti la storia dei reparti speciali e degli elicotteri.

Dal 2018 inoltre, è il coordinatore del programma culturale "La Storia è servita" nel cui ambito viene realizzata anche questa conferenza.

Stefano è sottufficiale in congedo della Marina Militare, subacqueo amatoriale da sempre e ha conseguito diverse qualifiche di paracadutismo.

DAL COMPLESSO DI COSTRUZIONE DEL MUGGIANO

Fincantieri ha consegnato Logistic Ship "Vulcano"

L'unità è andata alla Marina Militare e sarà seguita da una "landing helicopter"



TRIESTE – L'unità di supporto logistico LSS (Logistic Support Ship) "Vulcano", commissionata a Fincantieri nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare, è stata consegnata presso il sito di Muggiano del Cantiere Integrato Navale Militare.

Il programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina Militare, oltre alla LSS, prevede la costruzione dell'unità da trasporto e sbarco LHD (ovvero Landing Helicopter Dock) "Trieste", anch'essa in costruzione presso questo cantiere con consegna nel 2022, nonché di sette Pattugliatori Polivalenti d'Alta (PPA), che entreranno nella flotta della Forza Armata a partire da quest'anno.

La caratteristica fondamentale comune a tutte e tre le classi di navi è il loro altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza. In particolare queste unità presentano un doppio profilo di impiego (il c.d. dual use), quello tipicamente militare e quello a favore della collettività (come per esempio per operazioni di protezione civile); in aggiunta hanno un basso impatto ambientale, attraverso avanzati sistemi di propulsione ausiliari a bassa emissione inquinante (motori elettrici).

Il progetto di nave "Vulcano" è alla base del programma FLOTLOG ("Flotte logistiqu"), che prevede la costruzione di quattro LSS per la Marina francese

da parte del consorzio temporaneo formato da Chantiers de l'Atlantique e Naval Group, nell'ambito del programma italo-francese LSS guidato da OCCAR (Organizzazione per la cooperazione congiunta in materia di armamenti). La costruzione delle sezioni di prua di queste navi è stata affidata a Fincantieri, che a il mese scorso ha impostato la prima presso il cantiere di Castellammare di Stabia.

Nave "Vulcano" è certificata dal RINA (Registro Italiano Navale) in accordo alle convenzioni internazionali per la prevenzione dell'inquinamento, sia per gli aspetti più tradizionali come quelli trattati dalla Convenzione MARPOL, sia per quelli non ancora cogenti come la Convenzione di Hong Kong dedicata alla demolizione delle navi.

*

La LSS è una unità di supporto logistico alla flotta dotata anche di capacità ospedaliera e sanitaria grazie alla presenza di un ospedale completamente attrezzato, con sale chirurgiche, radiologia e analisi, gabinetto odontoiatrico e zona degenza che sarà in grado di ricevere fino a 17 ricoverati gravi. La nave coniuga capacità di trasporto e trasferimento ad

altre unità navali di carichi liquidi (gasolio, combustibile avio, acqua dolce) e solidi (parti di rispetto, viveri e munizioni) e di effettuare in mare operazioni di riparazione e manutenzione a favore di altre unità. I sistemi di difesa sono relativi alla capacità di comando e controllo in scenari tattici, alle comunicazioni e ai sistemi di difesa dissuasivi non letali. L'unità è capace di imbarcare anche sistemi di difesa più complessi e diventare una piattaforma per sistemi di intelligence e guerra elettronica.

- 193 metri di lunghezza;
- circa 20 nodi di velocità;
- 235 persone tra equipaggio e specialisti;
- 4 stazioni di rifornimento laterali e 1 poppiera;
- capacità di fornire acqua potabile a terra;
- capacità di fornire corrente elettrica a terra per una potenza di 2500 kw;
- possibilità di imbarcare fino a 8 moduli abitativi/sanitari;
- capacità di soccorso in mare, tramite operazioni di recupero e sul fondo (la nave è dotata di una gru offshore stabilizzata da 30 tonnellate);
- base per operazioni di soccorso tramite elicotteri ed imbarcazioni speciali.

NEL PORTO DI CORFÙ MA SENZA VITTIME

"Lirica" con fuoco a bordo



ATENE – La notizia è rimbalzata su tutti i siti web: la MSC Lirica, una delle più belle navi da crociera attualmente in attesa di riprendere le rotte nella normalità, ha avuto un incendio a bordo nel porto di Corfù, con allarme generale ma

fortunatamente con danni limitati e nessuna vittima. Le cause dell'incendio non sono note: sono prontamente intervenuti i membri dell'equipaggio (pochi) di guardia a bordo e i servizi antincendio del porto. Le cause dell'incendio non

sono note: dalle foto si è desunto che le fiamme si siano sviluppate in una cabina sulla fiancata della nave, che in questo periodo non ha croceristi a bordo. Della serie: il pericolo più grande sul mare non è il mare ma il fuoco.

TRA GLI INTERVENTI A SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY

Vendere merci franco fabbrica è un fattore critico per le aziende

Secondo la presidente di Fedespedi occorre che gli esportatori si occupino della logistica per il loro export



Silvia Moretto

MILANO – Vendere merce con rese Ex-Works (franco fabbrica) in teoria risparmia qualche mal di testa e responsabilità agli esportatori ma in realtà rappresenta un fattore critico soprattutto dal punto di vista competitivo.

Ne è convinta Silvia Moretto, presidente di Fedespedi (la federazione nazionale degli spedizionieri) che nel corso dei convegni della kermesse Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry - rilanciata da Air Cargo Italy - si è rivolta a quegli importatori ed esportatori che scelgono di non occuparsi direttamente della logistica delle proprie merci per cercare di fargli cambiare idea. In Italia il 73% dell'export, secondo quanto

rivelato mesi dalle Dogane, viene venduto Ex-Works contro il 30% di paesi vicini come Francia, Germania e Spagna. Le imprese del Veneto (nel 91% dei casi secondo un'analisi di Srm) sono quelle che utilizzano più delle altre queste condizioni Incoterms di vendita mentre le imprese dell'Emilia Romagna sono quelle che le utilizzano meno (58%).

Moretto ha elencato in quattro punti perché la scelta di vendere Ex-Works presenti dei costi nascosti: "Non conosco e dunque non controllo il prezzo dei prodotti nei mercati di sbocco", "Non posso sapere se i servizi logistici sono all'altezza della qualità del mio prodotto", "Non sono esente

dall'assunzione di rischi riguardo al caricamento e al trasporto della merce (ad esempio ritardi nel ritiro e mancato pagamento dei noli)", "Non possiedo la documentazione che prova l'uscita della merce dall'UE al fine dell'imponibilità, né quella relativa all'origine preferenziale".

Il prezzo da pagare con la vendita "franco fabbrica" è duplice e costa sia all'esportatore che al sistema paese. In primis Moretto ha parlato infatti di "perdita di competitività per l'impresa perché la qualità e il controllo della supply chain è uno dei fattori che definisce il posizionamento competitivo dell'impresa" e di "perdita di valore per l'Italia".

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

SEMPRE PIÙ GREEN CON INVESTIMENTI DI QUASI 7 MILIONI DI EURO

Prima auto elettrica di porto Trieste Servizi

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale sui progetti finanziati da Unione Europea e Regione FVG



TRIESTE – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino ha inaugurato la prima auto elettrica della società in house. Porto di Trieste Servizi. Il nuovo veicolo elettrico si aggiunge alle due auto ibride che ad oggi fanno parte del parco macchine dell'Autorità di Sistema Portuale. Una svolta green, possibile grazie a finanziamenti UE e regionali, con iniziative che vanno dall'acquisto di auto elettriche e installazione di colonnine di ricarica, alla progettazione del cold ironing per i moli e le banchine. Nel biennio 2021-2022, la quota di investimenti in progetti UE previsti dall'Authority giuliana nel settore green corrisponde a 6,7 milioni di euro.

"Siamo molto orgogliosi di questa nuova politica sostenibile grazie alla quale associamo alla classica

attività portuale, servizi svolti con mezzi green e sostenibili - commenta Zeno D'Agostino - una svolta totalmente in linea con la sensibilità del nuovo ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. Avevamo già iniziato a investire sul settore con i nostri veicoli ibridi e ora, attraverso la nostra società di servizi, passiamo totalmente all'elettrico. Ci riempie di soddisfazione annunciare che nei prossimi mesi metteremo in atto ulteriori azioni green, grazie a finanziamenti europei e regionali, per sostituire tutti i nostri veicoli tradizionali con mezzi elettrici e relative colonnine di ricarica".

Nei prossimi due anni, infatti, i progetti CLEAN BERTH (Interreg Italia-Slovenia) e SUSPORT (Interreg Italia-Croazia) permetteranno rispettivamente l'installazione di una colonnina di ricarica per

veicoli elettrici e l'acquisto di una o più auto elettriche, oltre alla sostituzione dell'illuminazione delle aree pubbliche con tecnologia a LED e la progettazione del sistema di cold ironing al Molo VII. Grazie al progetto NOEMIX (Horizon2020), guidato dalla Regione FVG, l'Autorità di Sistema sostituirà anche l'intero parco auto con veicoli elettrici e installerà ulteriori sette colonnine di ricarica. Con i progetti TalkNET (Interreg Central Europe), METRO (Interreg Italia-Croazia) e EALING (CEF) sarà invece possibile progettare il sistema di cold ironing rispettivamente per il Molo VI, il Molo Bersaglieri (crociere), il Molo V, la Piattaforma Logistica e la banchina del porto di Monfalcone.

Link al video commento di Zeno D'Agostino: <https://youtu.be/uxSWjLS4tfs>.

L'ALIENO È ARRIVATO DALLE COSTE DEL NORD AMERICA

Allarme per il granchio blu



MAZARA DEL VALLO – C'è un altro nemico per i pescatori del Mediterraneo. Si chiama granchio blu, è originario delle coste dell'Atlantico americano e da una ventina d'anni aveva colonizzato il Nord delle coste francesi. Adesso si trova sempre più frequentemente anche in Mediterraneo, specie nella zona Meridionale, sulle coste della Sicilia e della Calabria. Sarebbe

arrivato con le acque di zavorra delle navi del passato, quando non erano ancora sigillate, ed ha evidentemente trovato un ambiente favorevole, anche se la salinità del Mediterraneo è più alta dell'Atlantico. Perché questa invasione, che danneggia molte specie ittiche autoctone?

Tutto a causa dei cambiamenti climatici e del repentino aumento

della temperatura dell'acqua, fattori che avrebbero facilitato la migrazione di questa specie aliena. Il granchio blu è particolarmente vorace e può raggiungere una dimensione di venti centimetri. Ha un corpo dalla forma ellittica e due chele dal margine seghettato.

Nei nostri mari il granchio blu predica pesci, crostacei e molluschi, arrecando gravi danni alla pesca. In Tunisia le autorità hanno decretato lo stato d'allarme dopo che l'animale ha causato un tragico crollo nella pesca dei gamberoni. Lo stesso è accaduto a Corfù, dove il granchio alieno si può avvistare ovunque, persino nei porti.

"Il granchio blu è una specie aliena che in questo momento sta diventando invasiva nel Mediterraneo Centrale sconvolgendo gli equilibri ecologici e l'economia della pesca in Tunisia - ha svelato Franco Andaloro, studioso dell'Osservatorio della Pesca del Mediterraneo -. Contemporaneamente è stata già segnalata la sua presenza nei mari italiani.

DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO LIVORNO

Controlli sulla filiera ittica: chiusa una peschiera a Prato

LIVORNO – Gli ispettori pesca della Guardia Costiera di Livorno e i funzionari dell'Azienda U.S.L. di Prato del Dipartimento della prevenzione - Unità Sicurezza alimentare - hanno eseguito, nel più ampio contesto di collaborazione previsto da uno specifico protocollo di intesa tra Regione Toscana e Direzione marittima di Livorno, una verifica ispettiva congiunta presso una peschiera di Prato gestita da cittadini di nazionalità cinese. Nel corso degli accertamenti sono state riscontrate diverse tipologie di illecito. Tra le più gravi la mancata esibizione della documentazione di tracciabilità, la violazione dei requisiti generali igienico-sanitari e l'introduzione sul territorio nazionale di crostacei, provenienti dalla Grecia, senza aver informato preventivamente l'Ufficio veterinario per gli adempimenti comunitari (UVAC) per le necessarie verifiche sanitarie. Durante gli accertamenti, che hanno riguardato il controllo della documentazione di accompagnamento dei prodotti ittici, risultata carente o in qualche caso completamente assente, gli ispettori della Guardia Costiera, visionati alcuni esemplari esposti nei banchi di vendita al dettaglio,



hanno poi passato al setaccio le celle-frigorifero rinvenendo prodotti privi di tracciabilità e di dubbia provenienza.

L'Autorità Sanitaria ha disposto la chiusura temporanea della peschiera per le gravi carenze igienico sanitarie riscontrate, fino al ripristino delle condizioni di idoneità alla detenzione e alla vendita dei prodotti ittici.

Circa un quintale di merce risultata non idonea al consumo

umano è stata sottoposta a sequestro amministrativo.

Ai fautori di tali condotte illegali, che costituiscono attentato alla salute pubblica, con conseguente pericolo per la sicurezza dei consumatori, ignari dell'acquisto o del consumo di un prodotto non controllato igienicamente, verranno applicate dalle Autorità deputate al controllo le sanzioni previste in questi casi.

CON UN INVESTIMENTO DI 14 MILIONI DI EURO AD ENEA

Una "Hydrogen Valley" alle porte di Roma



ROMA – Nascerà nella periferia romana, con la migliore ricerca di settore, la prima Hydrogen Valley italiana. Lo scrive "Rinnovabili" sul suo sito web, sempre bene informato. Sarà una valle dell'idrogeno che si occuperà del vettore a 360 gradi per accorciare la distanza che attualmente separa le più promettenti innovazioni dalla produzione su grande scala. Il progetto porta la firma dell'agenzia nazionale Enea e si è già aggiudicato un investimento di 14 milioni di euro da parte della Mission Innovation.

L'attenzione nazionale e mondiale sull'idrogeno - scrive ancora "Rinnovabili" - è rapidamente cresciuta negli ultimi anni, culminando in Europa con una serie di strategie governative dedicate. Ma tra gli obiettivi messi banco su nero dalla Commissione UE e dagli Stati membri, e l'attuale sviluppo del settore, vi è ancora una lunga strada da compiere. Un percorso fatto di collaborazione dialogo diretto, non solo fra i vari Paesi, ma anche tra il tessuto produttivo e il mondo accademico e della ricerca.

L'Hydrogen Valley italiana progettata dall'Enea si pone come luogo ideale per questa integrazione. L'obiettivo, spiega la stessa agenzia, è creare incubatore tecnologico che curi tutta la nascente filiera: dalla produzione alla distribuzione, dall'accumulo all'utilizzo. E che faccia "dialogare" tra loro università, istituti di ricerca, associazioni e imprese. Il luogo selezionato è il Centro ricerche Enea Casaccia, dove gli scienziati creeranno una serie di infrastrutture hi-tech per lo studio e la sperimentazione del vettore.

DOPO DIECI ANNI DI INTERRUZIONE, RILANCIA LA MOTONAUTICA

Torna il raid Pavia-Venezia



Nella foto: Uno dei bolidi impegnati nelle ultime edizioni.

MILANO – Prendiamolo come un segnale di speranza: dopo dieci anni di sospensione, torna (se qualcosa o qualcuno non ci mette i bastoni tra le ruote) la mitica gara motonautica sul Po tra Pavia e Venezia.

Il raid Pavia Venezia 2021 è

stato confermato per domenica 6 giugno sotto l'egida della FIM, Federazione Italiana Motonautica, l'Associazione Motonautica Pavia in collaborazione con l'Associazione Motonautica Venezia. La 69esima edizione dell'evento si terrà nella prima domenica di

giugno con partenza dai pontili del club di Pavia e arrivo a Brondolo-Chioggia-Venezia nella stessa giornata. Ecco due dati salienti in chiave storica: nelle ultime edizioni svolte i vincitori impiegavano meno di 2 ore. Velocità media? Oltre duecento chilometri all'ora, ma la Pavia-Venezia non è solo una gara di bolidi. Insieme a loro sono sempre partiti anche i diportisti che si vogliono confrontare su un percorso reso difficile dalle molte isole di sabbia con bassi fondali, per il piacere di navigare anche con un semplice gommone da diporto. In passato c'erano anche alcune marche di imbarcazioni da diporto di piccola taglia che organizzavano "pattuglie" di diportisti assistite da meccanici e da... portatori di panini per veloci spuntini nel percorso. Quest'anno sembra che il raid possa anche essere un'occasione per un rapporto ambientale sulle condizioni del grande fiume.

VENERDÌ PROSSIMO SUL CANALE YOUTUBE DEL COMUNE DI LIVORNO

Tavola rotonda RETE su logistica e portualità

LIVORNO – Si terrà venerdì prossimo 19 marzo una tavola rotonda online sui temi della logistica e della portualità. "Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro".

La tavola rotonda, che verrà trasmessa in streaming sul canale youtube del Comune di Livorno (www.bit.ly/3bqGyaD) dalle 15.30 alle 17.30, si inserisce in un ciclo di webinar organizzati da RETE sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia.

La tavola rotonda, promossa dall'amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città RETE di cui il Comune è socio collaboratore e il CNR IRISS di Napoli, sarà presieduta



Barbara Bonciani

dall'assessore al porto e integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE.

All'incontro, oltre all'assessore al porto e all'integrazione porto-città parteciperanno Ivano Russo,

direttore generale Confetra, Luciano Guerrieri presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Piero Neri, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e Gloria Dari, presidente di Spedimar Livorno e di Confetra Toscana. A facilitare la discussione sarà Massimo Clemente, direttore CNR Iriss di Napoli e del Comitato Scientifico RETE.

Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle competenze e sviluppo di lavoro di qualità.

CON UN CONCRETO PROGRAMMA DI IMPEGNO

Ionian Shipping Consortium: il nuovo consiglio



Luigi Guida

TARANTO – Ionian Shipping Consortium (ISC) ha rinnovato il

consiglio direttivo nominando Marco Caffio, Antonio Mantua, Giuseppe Melucci, Walter Musillo, Gerardo Pentassuglia e Arcangelo Santamato. Alla presidenza è stato confermato Luigi Guida.

In questo delicatissimo momento storico - sottolinea la nota del consorzio - dove economia e welfare sono chiamati alla massima coesione, Ionian Shipping Consortium rivendica la propria visione di imprenditorialità votata alla condivisione delle risorse, ribadendo la fondamentale importanza della Blue Economy e della Portualità all'interno di qualunque ipotesi di sviluppo del territorio.

ISC ha dimostrato che l'etica solidale coniugata alla tradizione professionale - continua la nota

- crea sviluppo, sinergie e lavoro, diventando in pochi anni la più grande Agenzia Marittima d'Italia; punto di riferimento e stella di prima grandezza nel rutilante mondo dello Shipping internazionale.

"La proficua e generosissima collaborazione con gli stakeholder istituzionali e commerciali rappresenta per noi il motore propulsivo di quel moltiplicatore di idee e rispetto delle professionalità che il territorio necessita con fiduciosa urgenza. Nato nel 2015, - conclude il breve documento - il Consorzio Ionian Shipping è proiettato verso il futuro, ben conscio delle sfide da affrontare, con la consapevolezza della propria storia e l'entusiasmo della giovane età".

Anche la "Eco Savona" entra nella flotta Grimaldi

Consegnata la quarta nave ro-ro ibrida della nuova rivoluzionaria classe GG5G



NAPOLI – Prosegue senza sosta il processo di ringiovanimento ed ammodernamento della flotta Grimaldi. Al Gruppo partenopeo è stata consegnata venerdì scorso a Nanjing (Cina) la Eco Savona, quarta delle dodici unità ro-ro ibride ultra-moderne della serie Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere Jinling.

La Eco Savona batte bandiera italiana, e come le sue unità gemelle è un vero e proprio gigante green: le navi della classe GG5G sono infatti le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ed anche le più ecofriendly.

Lunga 238 metri e larga 34 metri, la Eco Savona ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Se paragonata alle unità della precedente serie di navi ro-ro impiegate dal Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio, sui suoi sette ponti - di cui due mobili - la nuova nave può ospitare il doppio del carico: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. Inoltre, la rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate.

L'aumento di capacità non incide però sui consumi di carburante, grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave: a parità di velocità, infatti, la Eco Savona consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO² per unità trasportata.

In più, durante la sosta in banchina, la Eco Savona è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

"È per noi motivo di grande orgoglio poter mettere a disposizione dei nostri clienti navi sempre più capienti, all'avanguardia e a ridotto impatto ambientale come la Eco Savona", ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. "Il futuro dei trasporti non può che essere all'insegna dell'ecosostenibilità e dell'efficienza, e anche grazie

all'impegno del nostro Gruppo questo futuro è sempre più vicino".

A partire dal prossimo aprile, quando giungerà in Italia dalla Cina, anche la Eco Savona sarà impiegata sul servizio ro-ro regolare che collega l'Italia (Livorno e Savona) alla Spagna (Barcellona e Valencia), proprio come le gemelle Eco Valencia, Eco Barcelona ed Eco Livorno.

ALLA LUCE DELLE ESPERIENZE SUI BENETTI

Sistemi di controllo yachts: una nuova importante sinergia



LIVORNO – CMC Marine ufficializza la sua partnership con Dockmate, azienda belga che dal 2012 progetta sistemi di controllo per yacht di tutto il mondo.

I brillanti risultati della loro prima collaborazione - dice una nota dell'azienda - sono legati al prestigioso nome di Benetti: le due aziende, infatti, hanno raggiunto la perfetta sinergia tra i loro prodotti sulla nona unità di Mediterraneo 116 e sulla seconda unità di Oasis 40M. L'ufficio R&D di Benetti ha lavorato accanto agli ingegneri di CMC Marine e Dockmate simulando dei

test d'integrazione in laboratorio con una demo degli yacht per ottenere l'interazione tra i truster dell'azienda toscana e i sistemi di controllo di apparati per le manovre in porto della compagnia fiamminga.

Grazie a questa sinergia, gli armatori dei due yacht Benetti avranno così la possibilità di utilizzare un controller wireless per gestire tutti i sistemi di manovra installati a bordo.

Caratteristica fondamentale dei sistemi Dockmate è la possibilità di gestire proporzionalmente il controllo dei thruster su ogni modello equipaggiato con il sistema e i pannelli di

controllo CMC-CANopen di CMC Marine: per questo a breve saranno sempre più numerosi gli yacht di ogni parte del mondo con impianti e sistemi di controllo firmati dai due brand.

Questa nuova partnership conferma la volontà dell'azienda di Alessandro Cappiello di adeguare la sua produzione ai risultati delle più accurate e attente ricerche in ambito tecnologico e al tempo stesso d'innalzare il livello di comfort offerto per andare incontro alle esigenze di una nuova tipologia di armatori, alla ricerca del perfetto equilibrio tra comodità e innovazione.



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

A CURA DELLA CAPITANERIA DI PORTO

In partenza a Genova primo corso per le agenzie

Voluto da Assagenti è dedicato al personale operativo degli uffici delle aziende associate



Nella foto (da dx): Carlone e Duci alla presentazione del corso.

GENOVA - È in partenza il corso dedicato al personale operativo delle agenzie marittime tenuto dalla Capitaneria di Porto di Genova. Il corso, fortemente voluto da Assagenti per i dipendenti delle proprie aziende associate e dalla Capitaneria di Porto è stato inaugurato dall'ammiraglio Carlone e dal dottor Duci, presidente della Commissione Formazione della Associazione di categoria degli agenti e mediatori marittimi.

Si tratta di una grande novità nel panorama delle attività formative genovesi dedicate al settore; il taglio didattico infatti sarà estremamente pratico e operativo nell'ottica di migliorare la funzione

pubblica esercitata dalla Capitaneria che si rifletterà in una maggiore efficienza ed efficacia delle pratiche giornaliere eseguite dal personale delle agenzie marittime.

Un obiettivo ambizioso quindi, che intende affrontare tutte le procedure attivate dagli agenti marittimi e dirette all'Autorità marittima, necessarie per autorizzare l'arrivo, la permanenza e la partenza delle navi mercantili nel porto di Genova nel pieno rispetto delle norme nazionali e internazionali vigenti. Per enfatizzare il taglio operativo del corso, le lezioni saranno affidate a tre dei sottoufficiali della Capitaneria di porto tra i più esperti della materia e dei sistemi d'interfaccia

con l'utenza.

Gli otto incontri previsti saranno così condotti da Donato Castiglione, Stefano Antonelli ed Emilio Viviani che illustreranno le procedure di armamento/spedizione e della sezione tecnica seguendo, nello svolgimento del corso, l'evoluzione dei procedimenti amministrativi che interessano una ipotetica unità dalla previsione di accosto fino alla ripartenza.

Il successo di questo primo corso, riservato esclusivamente alle aziende di Assagenti Genova, ma che si auspica poter essere replicato a livello nazionale, è testimoniato dall'iscrizione in pochi giorni di quasi 100 persone.

hanno già dato la loro adesione i più importanti cantieri navali tra cui, per citarne alcuni, Feadship, Tankoa Yachts, San Lorenzo, Oceanco.

Il Distretto della Toscana raccoglie un network che comprende più di 500 aziende, 11 centri di servizi, 20 organismi di ricerca e 39 infrastrutture di ricerca industriale e trasferimento tecnologico e, grazie ad un settore economico importante e dinamico guidato da grandi cantieri navali e con piccole imprese artigiane della filiera, la

regione vanta una leadership internazionale. Con la gestione di RETE PENTA, il distretto ha sviluppato, negli anni, progetti di innovazione e ricerca, corsi di formazione, eventi nautici e di networking tra i distretti europei e mediterranei.

Holland Yachting Group fa parte della Netherlands Maritime Technology (NMT), una rete con oltre 400 membri tra cui cantieri navali, fornitori di attrezzature e servizi e altre società del settore che lavorano assieme per essere sempre all'avanguardia nella soluzione a

nuove sfide.

Superyacht Cluster Matching è sponsorizzato da Camera di Commercio di Lucca e Lucca Promos, con il progetto di promozione territoriale The Lands of Giacomo Puccini, Rotterdam Maritime Capital of Europe e Topsector Water & Maritem.

Per avere ulteriori informazioni e per le registrazioni è possibile consultare il sito <https://superyacht-clusters-matching-2021.b2match.io/> o scrivere a scm@navigotoscana.it.

CON UN IMPEGNO FINANZIARIO DI OLTRE 8 MILIONI

Peretola rifà la pista e i sistemi di guida

Il sopralluogo del sindaco di Firenze e dei vertici di Toscana Aeroporti



FIRENZE - Malgrado quel totale blocco dei voli causa pandemia, l'aeroporto Peretola di Firenze non molla. E ne approfitta per lavori di miglioramento. Nei giorni scorsi ha avuto luogo, con il sindaco Dario Nardella, il presidente di Toscana Aeroporti Marco Carrai e l'amministratore delegato Roberto Naldi, il sopralluogo sullo stato di avanzamento dei lavori che stanno interessando il rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA.

Relativamente alla pista, i lavori prevedono la riqualificazione dell'intera pavimentazione superficiale. Si procederà alla sostituzione di tutte le luci e i segnali luminosi, introducendo nuovi segnali LED di ultima generazione, più performanti in termini ambientali, di più elevata durabilità e di minor impegno manutentivo rispetto alle esistenti luci alogene, e sarà anche migliorato l'impianto elettrico, attraverso la sostituzione di alcune linee elettriche di alimentazione e di trasformatori di isolamento, in modo da rendere l'intero sistema più moderno ed avanzato.

Sarà, inoltre, installato un sistema di controllo e monitoraggio in continuo della singola luce in grado di fornire alla torre di controllo l'immediata informazione dell'eventuale mal funzionamento e consentire il tempestivo intervento di manutenzione o sostituzione. Una tecnologia adottata solo da pochi aeroporti in Italia.

Sono oggetto di interventi di consolidamento anche le aree in terra circostanti alla pista con l'obiettivo di migliorare le caratteristiche geotecniche e geomeccaniche del terreno, così come prevede la European Union Aviation Safety Agency (EASA). Al contempo, sarà ottimizzato e migliorato l'esistente sistema di drenaggio attraverso la sostituzione dei sistemi e tubazioni di drenaggio. In tal modo sarà migliorata l'efficienza dei sistemi di captazione e convogliamento delle acque meteoriche di percolazione, anch'essi soggetti, per l'azione del tempo, al progressivo decremento di efficienza idraulica.

L'importo dei lavori ammonta indicativamente a circa 8,5 milioni di euro.

I lavori sono eseguiti e condotti dall'Impresa Toscana Aeroporti Costruzioni, recentemente costituita

attraverso l'ingresso in maggioranza da parte di Toscana Aeroporti nella pre-esistente impresa Cemes Aeroporti. La Direzione Lavori è guidata da Toscana Aeroporti Engineering, altra società del gruppo Toscana Aeroporti. Il collaudo tecnico-amministrativo e l'Alta Vigilanza dei lavori competono ad ENAC che, pertanto, ne assicurerà la corretta esecuzione.

“La significativa diminuzione dei livelli di traffico aereo derivante dagli effetti della pandemia da Covid-19 - ha detto il presidente Marco Carrai - ha rappresentato l'occasione per poter eseguire i lavori di manutenzione della pista condensandoli il più possibile in questa finestra temporale in modo da non dover più prevedere chiusure dell'aeroporto nei prossimi anni. Stiamo profondando un enorme sforzo in modo da essere pronti per l'auspicata ripresa del traffico nella prossima primavera-estate. Le lavorazioni avvengono a ciclo continuo 7 giorni su 7 con oltre 100 persone al giorno impiegate sui cantieri a ulteriore testimonianza dell'importanza dell'aeroporto anche sull'indotto economico e occupazionale del territorio”.

CON LA COLLABORAZIONE DI NAVIGO

Distretti nautici, confronto tra l'Olanda e l'Italia

Superyacht Cluster Matching: la strada verso la sostenibilità

VIAREGGIO - Italia e Olanda, due Paesi con una forte vocazione nautica, saranno a confronto nel Superyacht Cluster Viareggio - er Matching, evento digitale in programma il prossimo 22 aprile 2021 organizzato dal Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana insieme a NAVIGO, società di innovazione e sviluppo della nautica e da Holland Yachting Group, organismo parte del Netherlands Maritime Technology, la più rappresentativa associazione

marittima olandese.

Obiettivo dell'evento è avviare uno scambio tra i due distretti nautici, tra i più importanti al mondo attorno alla più grande sfida del settore: la sostenibilità. Alla giornata di incontro parteciperanno cantieri e aziende della fornitura in una giornata di incontri con quattro workshop sui temi dell'economia circolare, emissioni, oltre incontri B2B virtuali, dove i fornitori avranno l'opportunità di incontrare direttamente i rappresentanti dei

cantieri navali. I due cluster hanno molto da offrirsi a vicenda.

I cluster di yachting sono di grande importanza per il settore dei superyacht. La collaborazione tra i cantieri navali e le imprese di fornitura e servizi può generare terreno fertile per sviluppare innovazione tecnologica e ricerca di soluzioni sostenibili e a basso impatto ambientale, rispettando le esigenze del cliente ed essendo competitivi sul mercato.

Al Superyacht Cluster Matching

Global Service srl

PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE ANCHE - 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



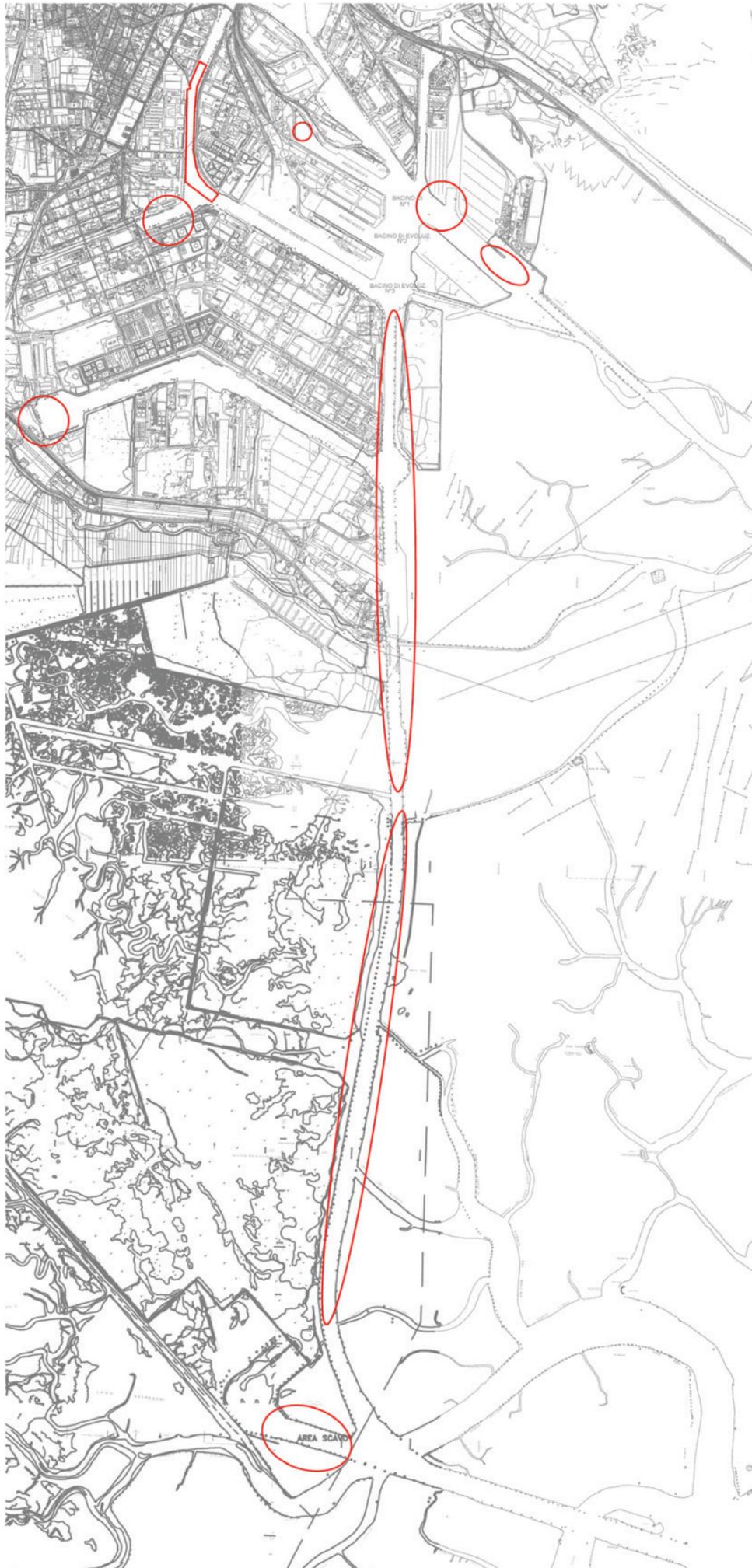
MANUTENZIONE BANCHINE



IL PORTO DI VENEZIA A -12 METRI DI FONDALI

Terminato l'escavo nel Malamocco-Marghera

Il commissario straordinario Cinzia Zincone: "Questa e altre opere che stiamo portando a termine frutto della ordinaria gestione. Ora ridurre burocrazia"



VENEZIA – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha terminato in questi giorni l'escavo del tratto del Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera in ingresso al porto di San Leonardo per il ripristino della quota di pescaggio pari a -12,00 s.l.m.m. Complessivamente sono stati scavati circa 30.000 mc di sedimenti prevalentemente di classe B.

È il primo tassello di un mosaico più ambizioso la cui composizione, nell'ottica di ripristinare la piena navigabilità dei canali portuali, ha preso avvio nei mesi scorsi.

In tal senso AdSP ha dato il via ad un imponente opera di dragaggio manutentivo che mira,

complessivamente, a rimuovere più di 500mila metri cubi di fanghi al fine di garantire l'accessibilità nautica e quindi l'attrattività degli scali di Venezia e Chioggia. Le attività ad oggi in corso riguardano infatti entrambi gli scali.

Più in particolare, per quanto riguarda il porto commerciale-industriale di Marghera:

1) Sono in corso le attività di escavo dell'intero tratto del Canale Malamocco-Marghera, dal bacino di evoluzione n°3 fino al curvone di San Leonardo. Ad oggi le attività di escavo si sono concentrate nel tratto di canale compreso tra bacino di evoluzione 4 e la cassa di colmata B e sono già stati conferiti presso l'isola delle Tresse 130mila

mc di sedimenti di classe B.

2) È in corso un localizzato intervento manutentivo di circa 3000 mc di sedimenti al Molo A di Marghera la cui ultimazione è prevista entro la settimana corrente

3) È in corso un intervento presso l'accosto di San Marco Petroli nel canale industriale Sud di Marghera il cui completamento è previsto entro la fine del mese di marzo. Ad oggi sono stati scavati circa 20.000 mc di sedimenti

Per quel che riguarda lo scalo di Chioggia, dopo anni di attesa, sono iniziati i lavori di escavo manutentivo in località Val Da Rio. L'intervento, che avrà ricadute positive sui volumi di traffico del Porto Clodiense, prevede un'attività di escavo a quota -7 metri e -5 metri, per un accosto con limitato pescaggio, e il conferimento all'isola delle Tresse di circa 40.000 metri cubi di sedimenti di classe B. I lavori, che si concluderanno entro maggio, permetteranno di ripristinare le quote di pescaggio degli accosti previste dall'ordinanza del 2013.

Alle attività in corso si aggiungono poi le attività programmate a Porto Marghera e che riguardano principalmente i tratti di canale prospicienti la Darsena "IROM", la Darsena "Petroven", la Darsena "Rana" e il Canale industriale Ovest per un totale di 200mila mc di fanghi.

"Non possiamo bearci - commenta Cinzia Zincone, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare



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

Adriatico Settentrionale - È un risultato che l'AdSP, così come il PIOPP, hanno raggiunto con impegno e abnegazione straordinaria ma che, in una dinamica amministrativa sensata, dovrebbe essere derubricata a ordinaria gestione delle attività proprie di questi Enti. È chiaro quindi che, per dare un futuro alla portualità veneziana, alla salvaguardia della laguna e della città di Venezia dobbiamo cambiare paradigma e superare quegli inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei che ostacolano, anche quando non ce n'è bisogno, i procedimenti amministrativi. Ne è un esempio lampante la decisione unilaterale assunta per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale, sebbene non ve ne fosse alcun bisogno, quei progetti che mirano proprio alla salvaguardia,

ambientale, economica e sociale, di Venezia e della sua laguna. Non vi è in questo alcuna volontà di agire al di sopra dell'ordinamento. Vi è invece la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale - che in questa occasione sono pienamente venuti meno - possiamo, sin d'ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazione, sotto un profilo sia quantitativo che qualitativo, del Sistema Portuale Veneto. Tutte azioni che altro non sono se non ri-dare a Venezia la sua storia connessa a doppio filo con la portualità, l'innovazione e l'interpretazione della modernità".

NELLO STABILIMENTO TIRRENICO DI FINCANTIERI

Varato a Riva Trigoso pattugliatore "Montecuccoli"



TRIESTE – Non si arresta Fincantieri, malgrado pandemia, nel suo programma di costruzioni. La settimana scorsa a Riva Trigoso è stato varato il terzo pattugliatore polivalente d'altura (PPA) che riprende un nome glorioso tra le nostre navi, quello di Raimondo Montecuccoli, già regio incrociatore italiano.

Alla cerimonia, svoltasi in formato ristretto e nel pieno rispetto delle prescrizioni anti contagio, hanno partecipato Stefania Pucciarelli, sottosegretario di Stato alla Difesa in rappresentanza del ministro Lorenzo Guerini, l'ammiraglio Eduardo Serra, comandante logistico della Marina Militare, e Giuseppe Giordo, direttore generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri.

Madrina della nave è stata la signora Anna Maria Pugliese, figlia dell'ammiraglio di squadra Medaglia d'Oro al Valor Militare Stefano Pugliese, che fu comandante dell'incrociatore leggero "Montecuccoli", entrato in servizio nel 1935 e radiato dalla flotta della Marina nel 1964.

Questa unità, terza di sette, sarà consegnata nel 2023 e rientra nel piano di rinnovamento delle linee operative delle unità navali della Marina Militare deciso dal Governo e dal Parlamento e avviato nel maggio 2015 sotto l'egida di OCCAR (Organizzazione per la cooperazione congiunta in materia di armamenti).

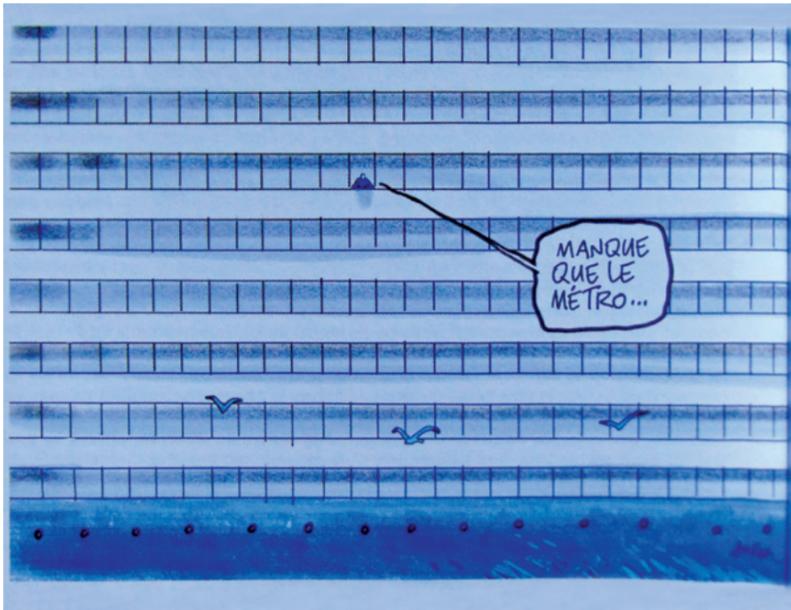
Il pattugliatore polivalente d'altura rappresenta una tipologia di nave altamente flessibile con

capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dal pattugliamento con capacità di soccorso in mare, alle operazioni di Protezione Civile, nonché, nella sua versione più equipaggiata, da nave combattente di prima linea. Sono infatti previste differenti configurazioni di sistema di combattimento: a partire da una "leggera", relativa al compito di pattugliamento, integrata di capacità di autodifesa, fino ad una "completa", equipaggiata con il massimo della capacità di difesa. Inoltre l'unità è in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) sino a una lunghezza di oltre 11 metri tramite gru laterali o una rampa di alaggio situata all'estrema poppa.

www.lagazzettamarittima.it
SEGUICI ANCHE SUL WEB

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

Le crociere come anti-Covid



Riceviamo da Gastone Galimberti di Civitavecchia una domanda così sintetizzata:

Gentile direttore, sono un operatore turistico napoletano che la pandemia ha messo in ginocchio perché operavo in gran parte con le crociere. Avevo investito molto lavoro in quella direzione, anche perché le navi sono diventate sempre più grandi, sempre più lussuose e attiravano parecchia gente, non più soltanto i ricchi. Ora è tutto fermo e non si sa bene se e quando le cose riprenderanno. Dopo questa premessa una domanda: possibile bloccare le crociere quando una moderna nave viene costantemente monitorata, sanificata ogni giorno in tutti i suoi locali, controllata da ogni punto di vista, dal personale di bordo agli ospiti? Qui in porto mi dicono che nessuno sale a bordo senza prima passare i controlli di sanità più stretti; che ogni compagnia ha adottato un protocollo ancora più severo delle più severe norme; che quando i croceristi vogliono scendere per visitare una città vengono istruiti, se necessario accompagnati e al rientro verificati uno ad uno... Insomma, se c'è un ambiente sicuro è una nave da crociera, anche se le dimensioni sono tali che ormai potrebbero imbarcare molte migliaia di persone, quasi come una media città. Mi chiedo, in definitiva, se e quando torneremo a riempire questi giganti. E se le compagnie non proveranno, alla ripresa, a proporre navi meno gigantesche per meno passeggeri...

*

Sulle dimensioni dei giganti da crociera le alleghiamo una vignetta da Charles Ebdou, il periodico mensile francese: il povero crocerista che dentro la mega-nave si ritrova come nella sua città, salvo la metropolitana... Evidentemente sul problema dei giganti da crociera qualcuno sta ponendosi dei dubbi.

Per quanto riguarda la prevenzione a bordo sul Covid e su altre eventuali forme epidemiche, non ci dovrebbero essere assolutamente rischi. Le compagnie di navigazione hanno fatto e fanno di tutto per sanificare l'ambiente e anche nei porti le Capitanerie e le istituzioni sanitarie sono rigidissime. Dunque è vero che è più sicura una nave da crociera che le strade della propria città. Ma bisognerebbe che il legislatore fosse il primo a capirlo e a decidere in conseguenza.

In mare tra poco: più plastica o pesci?



Dalla studentessa Paula Ramirez Castro, uruguaiana che è iscritta ad economia all'Università di Pisa:

Sono in Italia da un paio d'anni e mi affascina in particolare il Mediterraneo, tanto diverso dall'Atlantico Meridionale e anche del Mar Baltico che ho conosciuto. Mi spaventa però quanto ho letto, e mi hanno anche ripetuto all'Università, che nel giro di pochi decenni il Mediterraneo avrà dentro più plastica che pesci. Possibile? Ho anche letto che le navi moderne non sporcano più con gli scarichi dei motori e depositano i rifiuti in arrivo nei porti con molti controlli. Da dove viene allora tutta questa micidiale plastica?

*

Cara Paula, la plastica che si trova in mare ha varie origini, e dipende anche da quanto tempo è che è finita nel nostro bel Mediterraneo: tieni presente che secondo quanto dicono gli esperti, un sacchetto plastico di un tempo impiega oltre un centinaio d'anni per essere neutralizzato in mare; e una semplice cicca di sigaretta dura quasi altrettanto. Da dove viene la plastica? Storicamente parlando, viene per il 75% dai fiumi o dagli sversamenti urbani, in quelli dove non esistono - e purtroppo non ne esistono molti - filtri o barriere. Associazioni ambientaliste come

Marevivo si sono attivate da tempo con campagne sulle cicche di sigaretta, sulle plastiche e sulle microplastiche (che non si vedono ma sono ancora più micidiali perché vengono assorbite da pesci e molluschi che poi noi mangiamo). Si sta facendo molto anche per far capire ai giovani - il nostro futuro - che il mare non è una pattumiera. Per quanto riguarda le navi è vero quello che dici: le normative internazionali hanno limitato di molto il loro impatto ambientale, anche se non si può escludere qualche pirateria anti-ambiente su qualche vecchia carretta. Infine pesci: il Mediterraneo non è mai stato ricchissimi di pesce, e la pesca indiscriminata con le reti a maglie fitte, con chilometriche palangari e altre diavolerie non ha certo aiutato. Però oggi si lavora molto nell'itticoltura (allevamento in gabbie al largo) e nel ripopolamento, si controlla molto la pesca professionale, s'insegna che le risorse non sono infinite e in particolare ci si rivolge ai giovani perché imparino a rispettare il mare e i suoi abitanti come la loro casa e i loro animali domestici. È una sfida. Ma il ragazzino che ci mostra con orgoglio il suo pesce costruito con la plastilina dimostra che stiamo ottenendo qualcosa. Tocca anche a te e alla tua generazione fare meglio.

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.

I segreti dell'antico clima



Una mail di Paolo Totti da Salerno ci chiede quanto segue:

Lavoro in un'agenzia del settore para-portuale e vi leggo spesso, specialmente nella pagina dedicata alle domande. Ho una curiosità, che ho provato a esaudire consultando amici e anche Google: come fanno gli specialisti a determinare con una buona approssimazione (anzi, secondo alcuni di loro quasi con esattezza) com'era il clima sulla nostra Terra migliaia e migliaia di anni fa, quando nessuno poteva rilevarlo e tanto meno lasciare testimonianze?

*

Risposta non facile, anche perché non siamo né geologi né climatologi. Proviamo comunque a ricordare quanto a nostro tempo abbiamo letto. La terra, intesa come materiale, e anche le rocce e i vegetali, hanno al loro interno una specie di "calendario" che può essere rilevato con una buona approssimazione attraverso esami da tempo possibili (carbonio, etc). Anche i ghiacci eterni, specialmente in Artide e in Antartide, sono stati studiati facendo "carote" di alcuni metri di profondità dalle quali si sono ricavati, attraverso esami specializzati, cambiamenti climatici, di temperature e anche di insolazione di migliaia di anni fa. Su un vecchio libro edito da Time-Life alla fine del 1999 (crediamo che anche Mondadori ne abbia poi pubblicato una traduzione nell'ambito di una collana dedicata al nostro pianeta) abbiamo trovato l'immagine che riproduciamo, un antichissimo albero della California (nome scientifico *pinus aristata*) che avrebbe avuto, all'epoca della foto intorno al 1986) oltre 7 mila anni. Gli anelli di crescita del suo tronco avrebbero dato agli scienziati non solo indicazioni precise della sua incredibile età, ma anche delle variazioni climatiche di tutti gli anni della sua vita, comprese glaciazioni, post-glaciazioni, ere calde eccetera. Insomma, per chi sa leggere certe indicazioni, la Terra e le sue età, il suo clima e la sua storia geologica sono un libro aperto.

Leonardo da Vinci, l'automa-libellula

Da Franco Geremicchi di Messina riceviamo via web:

Gentile redazione, sono un appassionato modellista dilettante ed ho seguito, negli anni passati, anche le celebrazioni dell'anniversario di Leonardo da Vinci sui vari giornali. Non ho però mai visto l'immagine di una specie di libellula meccanica che il Maestro avrebbe ideato, in uno dei suoi tanti disegni che avevano anticipato il volo umano: l'elicottero a spirale, le ali tipo Icaro mosse da petali e da una specie di meccanismo a pistone con le mani, l'aliante, eccetera. Ho letto da qualche parte che un modellino della famosa macchina-libellula fu presentato in una mostra rievocativa del 2019 forse in Francia, dove Leonardo ha vissuto alcuni anni. Mi interesserebbe recuperare un'immagine del progetto perché mi piacerebbe ricostruire la famosa libellula. Capisco che siamo fuori dagli interessi del vostro giornale ma ho visto in porto la pagina dei lettori e faccio un tentativo. Grazie comunque.

*



Caro Franco, guarda un po' che caso: anche se non è pane per i nostri denti, in archivio abbiamo trovato l'annuncio di una Mostra che nel 2019 ci fu mandato dal comitato organizzatore nell'ambito degli incontri Italia-Francia dedicati al maestro Leonardo. Gliela riportiamo pari pari, lieti di poterla aiutare. La mostra si chiamava "Mondo macchina e mondo vivente", omaggio a Leonardo. Non sappiamo bene quali siano la sue capacità come modellista, ma così, a naso, non dovrebbe essere impossibile realizzare la... libellula leonardiana sebbene manchino dettagli definiti specie sulla parte caudale dell'immagine riportata. Coraggio: e se ce la fa ci mandi una foto, la pubblicheremo.

la pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettorila pagina dei
lettori

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Infrastrutture urgenti

infrastrutture stradali, 16 infrastrutture ferroviarie, una metropolitana (la metro linea C di Roma), 12 infrastrutture idriche, 3 infrastrutture portuali, 12 infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza. Le 58 opere hanno finanziamenti già disponibili pari a circa 40 miliardi di euro, a fronte di un costo complessivo di 66,1 miliardi. Di questi, 26,9 miliardi sono destinati a infrastrutture localizzate al Sud, 21,6 miliardi per interventi situati al Nord e 17,6 miliardi sono indirizzati a opere nel Centro Italia. 46 miliardi di euro sono destinati alla realizzazione di opere ferroviarie, 10,8 a infrastrutture stradali, 5,8 miliardi per il trasporto rapido di massa, 1,7 miliardi per le infrastrutture portuali, 1,2 miliardi per le opere idriche e 538 milioni per presidi di pubblica sicurezza.

I criteri utilizzati per l'individuazione delle opere da realizzare con il commissariamento tengono conto della complessità progettuale o esecutiva, ma anche del loro impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale e locale. Le infrastrutture da commissariare, previste nel DPCM, sono in gran parte contenute nel documento di pianificazione strategica 'Italia Veloce', allegato al Documento di Economia e Finanza 2020, che ha definito un quadro di interventi strategici e prioritari per lo sviluppo del Paese. Alcune di queste opere sono anche inserite nella proposta del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Giovannini ha anche aggiunto che il suo dicastero sta predisponendo anche una seconda lista di opere urgenti, da avviare al più presto.

Le cozze al comando

se questa è l'Italia, con istituti e istituzioni che marciano a tenuta stagna l'una contro l'altra, ci conviene chiudere bottega.

Ci sarà, questo è certo, una mobilitazione. E qualcuno ricorderà al prestigioso (?) istituto che viviamo nel mondo reale: dove abbiamo da

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 / 89 33 58
Fax 0586 / 89 23 24
Codice fiscale 00118570498
E-mail: redazione@lagazmar.191.it
www.lagazzettamarittima.it

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI
Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica

costruire, in tempi più stretti possibili, un grande porto container, e non uno stabilimento balneare o una fonte d'acqua potabile. Se avessimo un governo capace di dare qualche pedata nel sedere a chi va per conto proprio con i paraocchi, il caso sarebbe già risolto. Che possiamo fare? Presidente, ministro, parlamento, parlamentari e chi diavolo altro può mobilitarsi, avanti a tutta velocità. Almeno questa volta non lasciamo che al comando ci siano le cozze: e chi ragiona come le cozze.

Dobbiamo, alla fine, prendere atto che l'assurdo fa parte del rispetto delle normative vigenti. Dunque, amarezza a parte, se non fosse possibile escludere l'area marina dal SIN - ha scritto su Ship2Shore Ilaria Fontana, sottosegretario al Ministero della Transizione Ecologica - "per la realizzazione dell'opera si potrà attuare una gestione dei sedimenti che è diversamente regolamentata per le aree SIN rispetto alle aree fuori SIN in base alle normative di riferimento. Basta spendere il giusto, cioè trattare materiale inquinato e pericoloso come prescrive la legge - ha detto ancora - e il problema non sussiste. Del resto non sarà difficile trovare investitori interessati a contribuire "a una infrastruttura strategica per lo sviluppo dell'Italia intera".

Sembra un pò facile, ma a quanto pare bisogna accontentarci. Come già sottolineato, dove comandano le cozze...

Tempesta ART sui terminal

Becca, presidente di Assiterminal e uomo di porto per lunga esperienza.

Presidente Becca, dunque non c'è niente da fare per questa contestabilissima stangata?

"Sono amareggiato nel constatare che la guerra continua. Sin da 2018 abbiamo contestato le richieste dell'ART e abbiamo vinto tutti i ricorsi. Poi è intervenuto il decreto Genova, quello per accelerare la ricostruzione del viadotto crollato, e nel testo ci hanno infilato che anche le concessioni demaniali portuali devono pagare l'Agenzia. Che non ha mai accettato, con il presidente Andrea Camanzi, di confrontarsi con noi. Dallo scorso settembre fortunatamente il vertice è cambiato: alla presidenza ora c'è Nicola Zaccheo, uomo totalmente diverso nell'approccio con i nostri problemi. Inoltre è affiancato da due componenti del vertice entrambi provenienti da ambienti portuali e che quindi conoscono bene i nostri problemi: Carla Roncallo e Francesco Parola. Finalmente abbiamo un rapporto fattivo: stiamo lavorando insieme con una nuova serenità in chiave di ricerca delle soluzioni".

Si può sperare in una cancellazione delle richieste?

"Dura lex sed lex", si diceva un tempo. Quello che ha stabilito il decreto Genova non può essere cancellato, ma può e deve essere interpretato. Nella sostanza, senza prolungare il discorso all'infinito

- ci vorrebbero pagine e pagine per raccontare tutti gli sviluppi della faccenda - ci sembra giusto cancellare tutte le richieste pre 2020 e concordare gli eventuali contributi su quanto ART ha fatto e sta facendo concretamente: cioè se ha effettuato interventi veri di regolazione e controllo, come li ha fatti e a chi li ha fatti. È corretto chiedere corrispettivi per un lavoro realmente svolto secondo legge, ma non riteniamo lo sia in base a un generico imperativo di contributo. Abbiamo fiducia che prevalga il buonsenso e il rispetto della sostanza della legge".

L'avv. Longhi: rovinosa

del tributo, tanto che la sentenza del Consiglio di Stato 1140/2021 ha sancito definitivamente la sua inapplicabilità a trasportatori e vettori fino a tutto il 2018, precisamente fino all'entrata in vigore della Legge 16 novembre 2018, n. 130, con la quale è stato purtroppo stabilito che non solo i gestori delle infrastrutture sono soggetti al pagamento del tributo all'ART, bensì anche gli utilizzatori, quali i trasportatori.

L'art. 126 di tale Legge afferma che il finanziamento dell'ART avviene "mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione".

Le ultime sentenze del Consiglio di Stato hanno ribadito il principio, portando quindi l'attenzione sul concreto esercizio di attività regolatoria svolto dall'ART nei confronti dell'autotrasporto, questione che è quindi di mero fatto e necessità di accertamento caso per caso.

La sentenza del Consiglio di Stato n° 926 1/21 infatti espressamente afferma che "la platea degli obbligati non è individuata, come ritiene il rimettente, dal mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di "mercato dei trasporti" (e dei "servizi accessori"); al contrario deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali".

Il discrimine per l'assoggettamento di una categoria al tributo è quindi che l'ART abbia concretamente esercitato (anche solo col compimento di attività istruttorie) le sue funzioni regolatorie nel mercato di riferimento, attività che presuppone il coinvolgimento delle associazioni di categoria, le quali sono pertanto necessariamente a

Iscriviti alla Newsletter Bisetimanale 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

conoscenza delle attività svolte.

Le associazioni di categoria, ad esempio l'ANITA, contestano però che l'ART abbia finora concretamente avviato, nel mercato di riferimento delle imprese di autotrasporto, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività regolatorie previste dalla legge. La circostanza non si sarebbe quindi mai verificata nei settori dell'autotrasporto merci conto terzi (e, secondo me, degli spedizionieri). L'ANITA afferma anche che tale circostanza non potrà neppure mai verificarsi in futuro visto che sia la normativa italiana (in particolare, il d.lgs. 286 del 21.11.2005 e ss. modifiche) che numerose pronunce della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, hanno stabilito in maniera inequivocabile che nei settori in rilievo vige il principio del libero mercato, che impedisce qualsiasi attività di regolazione da parte di soggetti terzi.

È prevedibile che il contenzioso prosegua, anche in sede europea.

Inutile dire che continuare a perseguire gli imprenditori italiani con balzelli inesistenti negli altri paesi dell'Unione Europea non fa che contribuire alla loro marginalizzazione se non alla loro rovina.

Il "marina" del Mediceo

Toscana.

"Il marina avrebbe dovuto

decollare nel 2005 - dice la nota di Vitelli e De Paolis - ma era necessario mettere d'accordo tutti gli enti, soprattutto militari, ed i circoli nautici, che nel Porto Mediceo avevano proprie attività e interessi. Fu così che nell'Agosto del 2007, a Palazzo Chigi sotto l'egida della presidenza del Consiglio dei Ministri, dopo anni di trattative, fu sottoscritto un Accordo di Programma da ben 15 tra Ministeri ed Enti pubblici, fra cui ovviamente il Comune di Livorno, l'Autorità Portuale, la Regione Toscana ed i vertici delle Forze Armate interessate.

"L'Accordo di Programma - continua la nota - definiva con assoluta chiarezza ruoli, responsabilità, competenze, diritti e doveri delle parti in causa per la realizzazione del porto turistico, ma sono stati necessari altri 14 anni per dargli esecuzione. Solo il paziente lavoro di messa a punto dei dettagli da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, sotto la guida del suo presidente ingegner Stefano Corsini, ha permesso di chiudere il cerchio nel rispetto dell'interesse collettivo; anche destinando, a condizioni di favore, una cospicua parte del porto turistico ai circoli nautici già presenti in loco.

"A seguito del lungo e complesso iter amministrativo, il Comitato di Gestione dell'Autorità a dicembre 2020 ha espresso parere favorevole al rilascio della concessione demaniale, indicando precise linee guida, e venerdì scorso

il 12 marzo il presidente Corsini ha firmato il provvedimento finale che autorizza la formalizzazione dell'Atto di concessione a favore della società Porta a Mare. Il presidente Corsini, trovandosi al termine del suo mandato, ha voluto, per eleganza procedurale, lasciare al suo successore la firma del documento finale, ma è sotto la sua presidenza che si è giunti alla puntuale definizione del progetto".

"Porta a Mare esprime soddisfazione - conclude la nota di Vitelli e De Paolis - per aver raggiunto questo traguardo e si dichiara ansiosa di formalizzare l'iter per iniziare un'opera che cambierà il volto del waterfront di Livorno".

Guerrieri... di lotta

aprire il governo del porto di Livorno con la firma della concessione per il "marina" nel Mediceo, (come annuncia su queste stesse pagine Paolo Vitelli), un'operazione complessa ed annosa portata a termine da Corsini. Ma è solo la punta dell'iceberg dei problemi da risolvere, come già altre volte si è scritto. Compresa una riorganizzazione interna dell'AdSP che probabilmente richiederà un pugno di ferro senza nemmeno - si teme - il guanto di velluto. Un mandato che dunque si preannuncia, come abbiamo titolato, di lotta e di governo. Buon vento.

ACCREDIA
BUREAU VERITAS
ISO 9001
Certification

LOGI83

Progettiamo efficienza, insieme.

GESTIONE MAGAZZINI IN OUTSOURCING

INGEGNERIA LOGISTICA

TRASPORTI E MONTAGGI

LOGISTICA PER E-COMMERCE

Sede legale: Via Raffaello Sanzio, 52/R - 50013 Campi Bisenzio (Firenze)
Cell. +39 331 2703912 - Tel. +39 0574 1940340
info@consorzilogi83.it - www.consorzilogi83.it

--- ALL'INTERNO ---

Dragaggi ed ecosistema nei porti di Gioia Tauro. Federlogistica-Contrasporto: subito ristori negli aeroporti.	a pag. 2
Varato Ferretti 1000: il più grande da sempre. Così il porto digitale nel 2030.	a pag. 2
Chiusa l'edizione 2021 con record di partecipanti. Bando per interventi a sostegno del sociale.	a pag. 3
Bagnasco ci racconta i mezzi d'assalto italiani. "Lirica" con fuoco a bordo.	a pag. 4
Vendere merci franco fabbrica è un fattore critico per le aziende	a pag. 4
Fincantieri ha consegnato Logistic Ship "Vulcano".	a pag. 4
Prima auto elettrica di porto Trieste Servizi.	a pag. 5
Allarme per il granchio blu.	a pag. 5
Controlli sulla filiera ittica: chiusa una pescheria a Prato.	a pag. 5
Una "Hydrogen Valley" alle porte di Roma. Torna il raid Pavia-Venezia.	a pag. 6
Ionian Shipping Consortium: il nuovo consiglio. Sistemi di controllo yachts: una nuova importante sinergia.	a pag. 6
Tavola rotonda RETE su logistica e portualità. Anche la "Eco Savona" entra nella flotta Grimaldi.	a pag. 6
In partenza a Genova primo corso per le agenzie. Distretti nautici, confronto tra l'Olanda e l'Italia.	a pag. 7
Peretola rifa la pista e i sistemi di guida. Terminato l'escavo nel Malamocco-Marghera.	a pag. 8
Varato a Riva Trigoso pattugliatore "Montecuccoli". Le crociere come anti-Covid.	a pag. 8
In mare tra poco: più plastica o pesci? I segreti dell'antico clima.	a pag. 9
Leonardo da Vinci, l'automa-libellula	a pag. 9