



FIATA E CLECAT CHIEDONO ALL'EUROPA E AL MINISTERO DELLE FINANZE

DAGLI STATI GENERALI DELLA LOGISTICA DI CONFETRA

## Anche i servizi logistici senza Global Minimum Tax

Occorre non gravare di altri oneri fiscali le attività logistiche svolte a terra così come è stato riconosciuto per le tre grandi Alleanze sul mare - Si teme il rallentamento della ripresa

.....

### Vettosi: Taxonomy dal G20



Fabrizio Vettosi

LIVORNO - "Si è molto dibattuto recentemente circa l'assenza dello shipping su molti tavoli Istituzionali. Effettivamente possiamo affermare che alla nostra industria viene spesso riconosciuto il rango che merita in contesti Internazionali, mentre al livello domestico, come dame affermato in occasione della recente tre giorni di ALIS, lo shipping viene relegato in una posizione di "Serie B", anzi non viene considerato tra le infrastrutture. Ma ciò è tipico di un Paese che ormai fa fatica a sviluppare un approccio "comprensivo", o

Fabrizio Vettosi  
(segue in ultima pagina)

MILANO - Dopo Fedespediti, anche CLECAT e FIATA fanno sentire la loro voce con un comunicato congiunto e chiedono con forza che l'esenzione dalla Global Minimum Tax richiesta e ottenuta dallo shipping sia limitata alle attività port-to-port, svolte a mare, e non valga invece per le attività logistiche o door-to-door, svolte a terra.

"This would mean that freight forwarders, logistics service providers and terminal operators would be required to pay taxes for the same activities that shipping lines could offer tax-exempt or partially tax-exempt. This would further distort competition in the maritime logistics supply chain and would weaken the very purpose of the new OECD - OCDE proposals. In particular, it would have a detrimental impact on small and medium-sized companies (SMEs), who already suffer today from the ongoing disruptions in the maritime supply chain and the dominant position of the shipping companies, noting ongoing disruptions and calls for greater transparency in the rising charges levied by shipping lines".

L'obiettivo finale è chiedere ai ministri delle Finanze - che sono chiamati in questi giorni, durante i lavori del G20 Economia a Venezia, a trovare un'intesa politica sulla riforma della tassazione delle multinazionali - di porre grande attenzione su questo tema. Via mare viaggia il 90% delle merci, una supply chain - come ricordato dalla presidente Silvia Moretto - dominata da pochi player concentrati in tre grandi Alleanze che già godono di regimi fiscali agevolati, aiuti di Stato e parziale esenzione dalle

(segue in ultima pagina)

## Tavolo tecnico tra Marina Militare e Assarmatori



Nella foto: Il Cavour sorvolato dagli F35B dei Marines USA.

## Nodi, reti e industrie del Sud al servizio d'Europa

Il Mezzogiorno e i suoi problemi di stagnazione in un Paese che "appena galleggia" - Le relazioni degli esperti e il contributo del Governo con il viceministro Bellanova

NAPOLI - C'è un dato di fatto che non può essere contestato: "Negli ultimi 10 anni, al netto del Covid, il PIL del Mezzogiorno ha fatto registrare un dato avvilente: - 6%. Nello stesso periodo l'Italia è cresciuta del 2,4 rispetto ad una media UE del +11,7. La sintesi di tali dati è molto semplice: Il Mezzogiorno affonda ed il Paese a stento galleggia. Su questo scenario si è poi abbattuto il Covid, con un'altra caduta verticale del PIL, più o meno omogenea nelle diverse aree del Paese, di altri 9 punti. Può la Logistica essere un Settore trainante per la ripresa, anche in chiave di coesione territoriale?"

Così Domenico De Crescenzo, coordinatore di Confetra Mezzogiorno, ha presentato gli Stati Generali della Logistica del Mezzogiorno, che si sono tenuti a Napoli martedì scorso, promossi dalle Confetra Regionali di Campania, Puglia e Sicilia e dalle Territoriali di Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

In tre diverse sessioni tematiche - sulle quali torneremo nei prossimi numeri per dare loro il giusto rilievo - si è discusso di portualità e ZES, gap infrastrutturale, dialogo logistica - manifattura, Fondi Europei, PNRR. Ad introdurre le sessioni sono stati Alessandro Panaro ed Ennio Cascetta, a concluderle i presidenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato Raffaella Paita e Mauro Coltorti. Interventi anche dei presidenti delle AdSP Andrea Annunziata, Ugo Patroni Griffi, Mario Mega, della presidente di RFI Anna Masutti, di Alberto Gambescia amministratore unico di Studiare Sviluppo (MEF).

Sul PNRR, nella tavola rotonda conclusiva, i due vice presidenti

(segue a pagina 8)

MALGRADO IL VALORE DEL ROTTAME, LE NAVI ITALIANE EMIGRANO

## Demolizioni navali, vince la Turchia

Pressioni sul Governo perché destini ai cantieri italiani il trattamento dei nostri relitti



PIOMBINO - Si lavora duro, e alcuni degli obiettivi della joint venture Neri-S. Giorgio del Porto sono in dirittura d'arrivo per il pieno utilizzo degli impianti in concessione dall'AdSP per le demolizioni navali e impegni accessori. Intanto a Genova finalmente sono stati aggiudicati alla S. Giorgio

A.F.  
(segue in ultima pagina)

### Conferma su grandi navi a Venezia

ROMA - La decisione del Consiglio dei Ministri di ieri è la logica conclusione di un percorso avviato dieci anni fa. Tuttavia, gli operatori si sarebbero aspettati una diversa tempistica per poter impostare nuovi programmi, soprattutto in vista di una ripresa dopo oltre un anno di sostanziale fermo delle navi.

Sarà importante quindi che

(segue a pagina 8)

### Per Venezia Federagenti insorge

VENEZIA - Come noto, "con un decreto è stato deciso l'azzeramento di un porto crociera - scrive al premier Draghi il presidente di Federagenti Alessandro Santi - e non un porto qualsiasi, quello di Venezia. Una decisione gravissima assunta all'insegna di un "politically correct" internazionale che impatta su almeno 4.000 famiglie. E in

(segue in ultima pagina)

DAL BRIEFING SPECIALISTICO ORGANIZZATO CON UNI

## Idrogeno e norme tecniche

Sia a livello nazionale che internazionale crescono le regole per utilizzo e sicurezza

MILANO - Paola Comotti, presidente della Commissione UNI/CT056 Idrogeno costituita nel 2017 e Flavio Merigo è il presidente di ISO TC 22/SC 41 - Specific aspects for gaseous fuels e di Assometano, hanno riferito nel briefing organizzato nei giorni scorsi sull'idrogeno e le normative nazionali. In sostanza: cosa sta facendo la normazione tecnica nell'ambito dello sviluppo di un'economia ad idrogeno?

Il mondo della normazione - hanno riferito - sta lavorando per costruire una ampia base solida di conoscenze che possano essere le fondamenta

(segue a pagina 8)

www.marinacalademedici.it 43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

RENT OR BUY YOUR FRONT ROW SEAT

MCDM MARINA CALA DE' MEDICI CASTIGLIONCELLO - ITALY

WE CARE FOR EXCELLENCE IN NAUTICAL TOURING

+39 0586 795211 ormezzi@marinacalademedici.it

FANFANI Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA international forwarders

William Shepherd port agents since 1875

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

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



# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

## MEDITERRANEAN



## SHIPPING COMPANY

GINEVRA

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA										
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo. <b>POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.</b>				LI	SP	GE	NA	GIT	AN	CIVIT.	VE	RA	TS
	<b>MSC SAMANTHA</b>	MW129A	1-8	Vedi	30-7	Vedi	3-8	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>T.B.N.</b>	MW130A	8-8	Serv.	6-8	Serv.	10-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>T.B.N.</b>	MW131A	15-8	9	13-8	3	17-8	18	11	18	18	18	18
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.				CIVIT.				SP	GIT	AN			
	<b>MSC SHREYA B</b>	MC129A	26-7	28-7	23-7					Vedi	Vedi	Vedi	Vedi
	<b>MSC SILVIA</b>	MC130A	2-8	4-8	30-7					Serv.	Serv.	Serv.	Serv.
	<b>MSC NITYA B</b>	MC131A	9-8	11-8	6-8					18	18	18	18
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>APL MEXICO CITY</b>	ONNARE	5-8	7-8				Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
	<b>MSC RACHELE</b>	NA130A	12-8	14-8				Serv.	Serv. 3	Serv.	Serv.	Serv.	
	<b>MSC ROMA</b>	NA131A	19-8	21-8				18	(via SP)	18	18	18	
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). <i>Accettazione Reefer in "Cold Treatment"</i>				SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	YY129R					27-7						
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	YY130R					3-8						
	<b>MSC CHARLOTTE</b>	YY131R					10-8						
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, destinazioni via Dubai, Abudhabi, Sharjah, Ajman, Uhm Al Quwain, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne). <b>IRAQ</b> - Umm Qasr. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Kac), Nansha, Tianjinxingang, Dalian. <b>JAPAN</b> - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	<b>MSC DIANA</b>	FJ128E			Vedi	26-7	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC FEBE</b>	FJ124W			Serv.	12-8	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC LENI</b>	FJ126W			16	19-8	15	18	18	18	18		
<b>MEDIO ORIENTE</b> - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou), <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya.				SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS		
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM129A	25-7	Vedi		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YM130A	1-8	Serv.		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM131A	8-8	16	18	18	18	18	18	18	18		
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaja, Annaba.				LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO			
	<b>JSP BORA</b>	YA129A	22-7		Vedi		Vedi		Vedi				
	<b>VEGA AZURIT</b>	YA130A	29-7		Serv.		Serv.		Serv.				
	<b>JSP BORA</b>	YA131A	5-8		2		3		18				
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.				SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO				
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM129A	24-7		Vedi		Vedi		Vedi				
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YM130A	31-7		Serv.		Serv.		Serv.				
	<b>MSC NIKOLETA</b>	YM131A	7-8		1		3		18				
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..				LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS	
					Vedi	Vedi		Vedi					
					Serv.	Serv.		Serv.					
					12	7 e 8		12bis					
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.				LI	GIT	GE	NA	VE RA AN TS					
	<b>MSC SAMANTHA</b>	MW130A	1-8	30-7	3-8	Vedi							
	<b>T.B.N.</b>	MW131A	8-8	6-8	10-8	Serv.							
	<b>T.B.N.</b>	MW12A	15-8	13-8	17-8	3							

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE	VOY	DA									CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT				
<b>MSC LEA</b>	AE128A	20-7	19-7			17-7			HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC MIA SUMMER</b>	AE129A	27-7	26-7			24-7			THESSALONIKI, EVYAP, TEKIRGAD, CONSTANZA, NOVOROSIYSK, GEBZE, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC LEA</b>	AE130A	3-8	2-8			31-7			PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALEXANDRIA (AICT) (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC JEMIMA</b>	AC128A					18-7			ALEXANDRIA (AICT), PORT SAID WEST, MERSIN, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC NILGUN</b>	AC129A	23-7				25-7			KOPER (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC GIOVANNA</b>	AC129A	30-7				1-8			SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)			
<b>MSC ALIX 3</b>	AA129A	21-7	20-7			19-7			GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC GIANNINA</b>	AA130A	27-7	27-7			26-7			MARSAXLOKK (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC MALENA</b>	AB128A					24-7			DERINCE, GEMLIK, GEBZE, ISTANBUL, TEKIRDAG (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>AS PAMIRA</b>	AB129A	25-7	24-7			27-7	31-7		BAR, POLCE, TIJEKA (sa.bkg04@mscspadoni.it)			
<b>MSC MASHA 3</b>	AB130A	1-8	31-7			3-8	7-8					
<b>CONTSHIP TOP</b>	AM128A					20-7						
<b>CONTSHIP TOP</b>	AM129A					27-7						
<b>MSC GENOVA</b>	QX128E					25-7						
<b>MAERSK HUACHO</b>	129E					1-8						
<b>MAERSK HIDALGO</b>	130E					8-8						
<b>CARLA-LIV</b>	AH128A	21-7	20-7	19-7		21-7						
<b>CARLA-LIV</b>	AH129A	28-7	27-7	26-7		28-7	23-7					
<b>CONTSHIP IVY</b>	AY128A	24-7		20-7		20-7	23-7					
<b>MSC TIA</b>	AS129A	21-7	23-7			20-7						
<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	AS130A	28-7	30-7			27-7						
<b>MSC TIA</b>	AS131A	4-8	6-8			3-8						
<b>MSC BELLE</b>	AH129A					18-7						

# Il Comune di Livorno in visita ai lavori per il Microtunnel



più volte ribadito opera di importanza strategica per il porto di Livorno.

La realizzazione del Microtunnel consentirà infatti di allargare il canale di accesso al porto labronico dagli attuali 97 a 120 metri, portando la sua profondità a 16 metri nel centro e a 13 metri sulle sponde, permettendo così il transito delle navi di nuova generazione, in attesa della realizzazione della Darsena Europa.

Come evidenziato dai tecnici dell'AdSP e già riferito su queste colonne, il problema della tenuta idraulica del pozzo lato Magnale è stata risolta e ad oggi i lavori di scavo sono quasi completati; entro l'estate si prevede di realizzare la platea armata per poi procedere allo scavo, con talpa meccanica, della galleria di tre metri di diametro di 234 metri di lunghezza e 20 metri sotto il livello del mare che collegherà i due pozzi e che permetterà il passaggio dei tubi ENI.

Il presidente Luciano Guerrieri ha spiegato che "i lavori stanno rispettando il cronoprogramma, per cui a fine anno saremo in grado di mettere l'opera a disposizione dell'ENI per l'interramento dei tubi. Ne conseguirà un notevole miglioramento in termini di manovrabilità che attesterà il porto ai massimi livelli di accessibilità in sicurezza di navi di grandi dimensioni".

"L'attenzione dell'Amministrazione comunale su tutte le questioni portuali - commenta il sindaco Luca Salvetti - rimane alta, in particolare su un'infrastruttura come questa che permetterà di governare i processi che ci porteranno nel 2026 alla Darsena Europa".

"Si tratta di un'opera di grande importanza per il porto e per la città di Livorno - sottolinea l'assessore Barbara Bonciani - che risponde ad esigenze di competitività e tenuta sociale, per la sua capacità di incidere sul mantenimento e l'attrazione dei traffici portuali. È una grande soddisfazione constatare che a seguito dei noti problemi intervenuti nel pozzo lato Magnale, i lavori oggi stanno procedendo in modo celere, con grande impegno da parte dell'Autorità di sistema portuale".



Nelle foto: La bocca del Microtunnel e la rappresentanza del Comune all'incontro.

LIVORNO - Il sindaco Luca Salvetti e l'assessore al porto Barbara Bonciani si sono recati insieme al presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, al segretario generale dell'Autorità di Sistema

Portuale Mar Tirreno Settentrionale Massimo Provinciali e all'ingegner Enrico Pribaz alla calata del Magnale per seguire l'attività di completamento dei lavori di realizzazione del Microtunnel, come

# Air France vola da Pisa a Parigi

Il nuovo collegamento opera il martedì, giovedì e la domenica in Airbus A318

PISA - Air France collega di nuovo l'aeroporto Galileo Galilei di Pisa a Parigi Charles de Gaulle. Il volo è previsto fino al 29 agosto. E si vola con la stessa compagnia verso la Finlandia tutti i sabati, a partire da 62,40 euro, tasse incluse.

"Siamo estremamente felici di inaugurare questo nuovo collegamento tra Pisa e Parigi grazie al quale i passeggeri in partenza da un

importante bacino d'utenza come quello di Pisa potranno connettersi al network globale di Air France e i turisti raggiungere più facilmente una delle regioni più belle del mondo e la sua splendida costa. Considerando la rete estiva di Air France di circa 200 destinazioni in Europa e nel mondo, i nuovi voli per l'aeroporto di Parigi Charles de Gaulle servono sia come colle-

gamento point-to-point sia come ponte verso tante destinazioni a lungo raggio," dichiara Stefan Vanovermeir, dg Air France-KLM East Mediterranean.

Per Toscana Aeroporti "Collegare Pisa al network globale di Air France significa dare una grande opportunità in più di connessione a tutta la nostra Regione con una delle più prestigiose compagnie aeree al mondo. Questo ci rende particolarmente orgogliosi in un momento difficile come l'attuale, in cui ogni miglioramento del network può rappresentare una concreta possibilità di ripresa economica e, quindi, di fiducia nel futuro per il nostro territorio".

Orari: Pisa-Parigi CDG: partenza ore 18h00 arrivo ore 19h50 - Parigi CDG- Pisa: partenza ore 15h25 arrivo ore 17h15.

PER L'INCARICO DI COMMISSARIO DELL'ADSP AD ANCONA

# Il Morandi Group augura buon vento a Pettorino

Andrea Morandi: "Lavoro e sicurezza al primo posto e l'arrivo in piena stagione turistica è di buon auspicio"

ANCONA - "Il nostro Gruppo è ben felice di accogliere il commissario straordinario ammiraglio Pettorino - ha dichiarato Andrea Morandi ceo di Morandi Group - un graditissimo ritorno nello scalo dorico.

Leggendo le prime informazioni a mezzo stampa sono ben contento che l'ammiraglio Pettorino abbia messo fra le sue priorità la difesa del lavoro portuale e della sicurezza. Un uomo di grande esperienza nazionale e profondo conoscitore del territorio che potrà traghettare bene l'infrastruttura portuale dopo mesi di stallo. Fondamentale sarà il dialogo con tutta la Port



Andrea Morandi

Community che manca da mesi e che sarà determinante affinché la più importante industria della regione inizi una fase di rilancio, anche in sinergia con l'Aeroporto e l'Interporto.

"Il nostro Gruppo presente da oltre un secolo nel porto di Ancona oggi punta molto sullo sviluppo dell'area commerciale e del traffico con la Grecia che rappresenta l'internazionalità vera del nostro scalo. L'arrivo dell'ammiraglio Pettorino, in piena stagione turistica e dopo il terribile periodo del lockdown, non può che essere di buon auspicio per lo sviluppo economico della città di Ancona e della regione Marche".

A GENOVA LA "IGUACU" DI CMA CGM

# Con LC3 Trasporti fullcontainer a LNG



GENOVA PRÀ - Si chiama Iguacu ed è una nave container di proprietà di CMA CGM che, a differenza delle altre grandi protagoniste del trasporto merci marittimo, ha al suo interno una particolarità molto importante e il suo semplice approdo sulle sponde dello scalo PSA Genova Prà rappresenta un precedente storico che segnerà il passo nel futuro della logistica non solo in ambito marittimo.

La CMA CGM Iguacu è infatti la prima nave container ad essere alimentata LNG (Gas Naturale Liquefatto) ad approdare in un porto italiano. Un mezzo di ultima generazione, con una stazza di oltre 150 mila tonnellate (14.812 TEUs) e larga più di 50 metri, dotata di un motore principale a due tempi di tipo "Dual Fuel" che le permette di essere alimentata indifferentemente con LNG o con bio-combustibili liquidi.

Ed è proprio in occasione dell'approdo sulle sponde del terminal

di Genova Prà della prima nave container alimentata a LNG, che LC3 Trasporti ha giocato anch'essa il ruolo di protagonista di questo evento storico celebrato anche dalle autorità portuali e amministrative della città, attraverso una presa in carico dimostrativa di 4 container CMA. In questo contesto, la partecipazione di LC3 Trasporti è avvenuta in qualità di unica azienda in grado di garantire un sistema logistico per il trasporto merci contrattori alimentati dalla medesima risorsa energetica ecosostenibile.

Così come già avviene per il trasporto su gomma, in cui LC3 Trasporti è impegnata da tempo nello sviluppo di nuovi sistemi di mobilità all'insegna del rispetto e della salvaguardia ambientale, CMA GNC dimostra che anche la movimentazione merci via mare può avvenire attraverso lo sfruttamento di risorse frutto di economie circolari, tramite il quale si ottengono benefici

tangibili a favore della salute di tutti.

Michele Ambrogi, presidente di LC3 Trasporti, dichiara: "Siamo fieri di aver avuto la possibilità di presenziare a questo evento fondamentale per tutto il sistema della movimentazione merci. Un momento che rappresenta di fatto uno 'spartiacque' in grado di traghettare l'intera filiera verso una nuova fase di consapevolezza che pone al centro la salvaguardia ambientale. I nostri mezzi, che condividono lo stesso propulsore utilizzato dalla Iguacu, garantiscono la naturale continuità sotto il punto di vista di un vero e proprio trasporto sostenibile".

Ancora una volta, LC3 Trasporti si dimostra il partner ideale per tutte le attività imprenditoriali chiamate a ridurre il proprio impatto sull'ambiente, partendo proprio da una delle voci più determinanti in fatto di inquinamento come l'ambito logistico delle merci.

**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

## Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.

**ASSIMAR SRL**  
http://www.assimar.com

Consulenze e coperture assicurative a 360°  
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64  
info@assimar.com

CON LA PARTECIPAZIONE DEL MINISTRO GIOVANNINI

## La Logistica a Green Week di Parma



Andrea Condotta

PARMA – La “logistica sostenibile” è stata per la prima volta uno dei temi centrali della Green Week. Il più importante festival in Italia dedicato alla Green Economy è iniziato lunedì 5 ed è proseguito lungo tutta la settimana scorsa. Tra venerdì e sabato, inoltre, vi sono stati cinque eventi dedicati interamente alla logistica e al trasporto.

Per molti la logistica esiste solo nel momento in cui si avverte un problema - sottolinea Andrea Condotta della Gruber Logistics - un pacco ordinato che non arrivava alla data prevista, la posta che non viene consegnata, un pacchetto andato perduto. Purtroppo, in quest'anno di pan-

demia la logistica è entrata nella consapevolezza di tutti avendo ricoperto un ruolo fondamentale anche quando imprese e attività erano chiuse. La logistica non si è mai fermata assicurando a tutti l'accesso ai beni e, in queste ultime settimane, l'accesso ai vaccini.

Il “trasportare” non è però tutto uguale e da tempo la logistica ed il trasporto sono chiamati a compiere uno sforzo ulteriore verso una logistica maggiormente sostenibile.

Il tema della “logistica sostenibile” è stato affrontato in cinque incontri in cui si è discusso di strategia di impresa, tecnologia, competenze e infrastrutture. Molti gli attori chiamati a discutere il

tema della logistica sostenibile a partire da Enrico Giovannini, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Sono state presenti numerose aziende quali P&G, Electrolux, Benetton, Barilla, SCANIA, Verallia, Auxiel, Badenoch+Clark, ITL, Gruber Logistics nonché soggetti pubblici e gli attori delle infrastrutture quali FSI, Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, CePIM, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, SEA e la Regione Emilia Romagna.

“Quando pensiamo al mondo della logistica facciamo sempre riferimento agli operatori logistici, ignorando che la logistica è una catena di soggetti, o più propriamente un network. Aziende di produzione, cooperative, aziende di trasporto e di logistica, attori pubblici ecc... sono chiamati insieme ad un cambio di mentalità che possa garantire l'evoluzione verso una sostenibilità sociale ed ambientale sostenibile anche dal punto di vista economico. Non è più tempo per i reclami e gli spot ma è necessaria un'azione collettiva per un cambiamento” commenta Andrea Condotta, public affairs e innovation manager di Gruber Logistics, responsabile scientifico della sezione “logistica sostenibile” della Green Week.

CON L'ADESIONE DEGLI STUDENTI LIVORNESI

## “Walk the Global Walk”

### Il cammino verso la sostenibilità della classe III A della scuola “Bartolena”

LIVORNO – Durante questo anno scolastico gli studenti e le studentesse della classe 3 A della scuola secondaria di primo grado Bartolena hanno svolto in modo originale le lezioni di Educazione civica, approfondendo e sviluppando i contenuti relativi all'Obiettivo 16 dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite “Pace, giustizia e istituzioni solide”, partecipando al progetto europeo “Walk the Global Walk”, a titolarità della Regione Toscana.

In questo ambito gli studenti e le studentesse hanno svolto diverse attività mirate all'approfondimento delle tematiche legate allo Sviluppo sostenibile e alla Cittadinanza Globale, partecipando agli incontri del “Laboratorio di Cittadinanza” guidato da un'operatrice OXFAM Italia e sviluppando una serie di azioni. Tra queste vi è stato l'incontro con i/e rappresentanti delle autorità locali, ai quali hanno proposto alcune attività per sensibilizzare la Scuola e la Cittadinanza.

L'iniziativa “Walk the Global Walk” mira a calare sul contesto locale gli obiettivi di sviluppo sostenibile, rafforzando il rapporto tra autorità locali, istituzioni scolastiche e terzo settore.



L'attività di cittadinanza attiva migliore sarà premiata con la partecipazione alla Seconda Summer School internazionale che vedrà la partecipazione di studenti, docenti, autorità locali e organizzazione della società civile provenienti da 11 Paesi europei.

Nell'ambito del progetto gli studenti e le studentesse hanno realizzato interventi di per education nelle classi, attraverso video girati dai ragazzi; la creazione di segnalibri sull'obiettivo 16 “Pace, giustizia e istituzioni solide” poi distribuiti ai compagni delle classi del plesso di San Simone e la creazione di cartelli da appendere nei bus cittadini per sensibilizzare la cittadinanza, attività resa possibile dalla collaborazione e disponibilità della CRED Comune di Livorno e dell'Azienda CTT Nord.

PER L'ADSP DELLO STRETTO DI MESSINA

## Riforestazione delle aree vicine al pontile di Giammoro

### La soddisfazione del presidente Mario Mega per l'intervento del Ministero

MESSINA – Sarà finanziato dal Ministero della transizione ecologica l'intervento di riforestazione da eseguire sul territorio di Pace del Mela presso il nuovo pontile di Giammoro, presentato dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto d'intesa con la Città Metropolitana di Messina.

Fra i primi 14 interventi, su scala nazionale, ritenuti meritori di ottenere i fondi previsti dall'Avviso Pubblico Programma Sperimentale per la Riforestazione Urbana - annualità 2020, l'intervento prevede la realizzazione e la manutenzione per 7 anni di tre aree boschive di pini per circa 24.000 mq e 3 siepi di oleandri e Metrosideros excelsa di circa 2.500 mq ciascuna, specie tipiche delle zone costiere mediterranee scelte per la loro capacità di assorbimento e stoccaggio della CO<sub>2</sub> e, nel contempo, di rimozione degli inquinanti (PM10). A completamento del progetto è previsto inoltre l'arredo di alcune di queste aree per assicurarne la fruibilità pubblica con panchine, tavolini da pic-nic, giochi per bambini e cestini portarifiuti.



Mario Mega

L'intervento si caratterizza per le sue finalità di recupero e incremento di aree a verde a tutela della biodiversità e a supporto della funzionalità eco-sistemica delle infrastrutture e, elemento di particolare importanza in una zona in cui insistono attività industriali di notevole rilevanza, le azioni previste assicureranno l'abbattimento di anidride carbonica e

di altri inquinanti; ulteriore finalità perseguita è la limitazione dell'impatto visivo ed acustico delle attività che si svolgono in quest'area, grazie alla realizzazione delle siepi.

Il quadro economico dei lavori prevede una spesa massima di € 500.000,00 di cui € 120.000 messi a disposizione dall'AdSP.

“Sono contento che sia stata accettata la nostra idea progettuale, nata da una sollecitazione a riqualificare quelle aree avanzata dal sindaco del Comune di Pace del Mela, Mario La Malfa, fortemente sostenuta dal sottosegretario Sen. Barbara Florida, che consentirà di mitigare gli effetti della infrastrutturazione logistica in corso garantendo anche la creazione di spazi per la socializzazione ed il tempo libero. Questa è la nostra idea di realizzazione di infrastrutture portuali sostenibili: limitare gli impatti ambientali degli interventi ma anche mettere in atto azioni dirette per il miglioramento complessivo del territorio” ha dichiarato il presidente dell'AdSP dello Stretto Mario Mega.

CON IMPORTANTI APPROFONDIMENTI ANCHE SUI CAMBIAMENTI CLIMATICI

## Corso di laurea a Brindisi sullo sviluppo sostenibile



Nella foto: Un momento del convegno.

BRINDISI – È stato presentato a Palazzo Granafei Nervegna il nuovo corso di laurea in “Sviluppo sostenibile e cambiamenti climatici” dell'Università del Salento, alla presenza del rettore Fabio Pollice, del sindaco di Brindisi e presidente della Provincia di Brindisi Riccardo Rossi, del delegato alla Sostenibilità UniSalento Alberto Basset, del professor Piero Lionello del consiglio di didattico di Scienze ambientali UniSalento, del Presidente della Fondazione CMCC - Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici Antonio Navarra e del Direttore generale di ARPA Puglia Vito Bruno.

Promosso dai Dipartimenti di “Scienze e tecnologie biologiche e ambientali”, “Scienze dell'economia” e “Storia, società e studi sull'uomo”, il nuovo corso di laurea in “Sviluppo sostenibile e cambiamenti climatici” dell'Università del Salento - della classe L-32 - sarà attivato nel prossimo anno accademico 2021/2022 e avrà sede nella Cittadella della Ricerca di Mesagne (Brindisi). Ad accesso libero al primo anno di corso, prevede il superamento di una verifica della preparazione iniziale (non selettiva); vi possono accedere coloro che sono in possesso di un diploma triennale di scuola media superiore o di altro titolo conseguito all'estero riconosciuto equipollente.

Come spiegato dal Rettore Fabio Pollice, la visione degli Obiettivi 2030 per lo sviluppo sostenibile integra tutte le componenti delle

società contemporanee nel contesto di un sistema ecologico di supporto alla vita, alla crescita e al benessere, in cambiamento per la questione climatica e per le pressioni antropiche. La transizione ecologica non può prescindere da questo contesto e dalla necessità di rafforzamento di una cultura della sostenibilità che integri le conoscenze disciplinari. Da qui l'esigenza di formazione di figure professionali in grado di leggere le diverse problematiche connesse alla sostenibilità dello sviluppo, tenendo conto dell'intero insieme dei fattori che le determinano con un approccio culturale transdisciplinare.

L'Università del Salento attiverà questo nuovo corso di laurea proprio per rispondere a questa esigenza, coniugando le conoscenze e competenze ecologico-ambientali ed economico-sociali, necessarie ad affrontare i temi dello sviluppo sostenibile, alle conoscenze e competenze geo-fisiche e bio-ecologiche necessarie a comprendere i cambiamenti climatici e i loro effetti sugli ecosistemi. Il nuovo corso di laurea si propone, quindi, di dare agli studenti gli strumenti di base per definire gli scenari per uno sviluppo sostenibile in un pianeta che cambia.

Il percorso formativo - per questo caratterizzato da un approccio olistico, trasversale e inter- e transdisciplinare mirato all'promozione di una nuova cultura della sostenibilità e alla formazione di nuove figure professionali, richiede sia dalle istituzioni e amministrazioni pubbliche

sia dal mercato del lavoro nel privato per rispondere alle esigenze della transizione ecologica e del Green Deal dell'Unione Europea, con la possibilità di acquisire competitività a livello nazionale e internazionale. Recenti stime in studi di settore indicano come nel prossimo quinquennio professionalità su sostenibilità e trasformazione digitale costituiranno circa il 30% del fabbisogno occupazionale di imprese e pubblica amministrazione in Italia; queste stime sono in accordo con la rilevanza della transizione ecologica nell'ambito del Next Generation Plan Italiano e del Green Deal dell'Unione Europea.

Il corso è organizzato con un biennio comune, che comprende contributi formativi delle diverse aree culturali di apprendimento integrati con i temi dello sviluppo sostenibile nel contesto di cambiamento climatico, mentre nel terzo anno il corso si articola nei curricula “Risposte ecosistemiche ai cambiamenti climatici”, “Management dello sviluppo sostenibile” e “Scienze sociali e dell'uomo per la sostenibilità”.

Gli sbocchi occupazionali sono legati principalmente al terzo anno specialistico nei differenti curricula: ecologi, ambientalisti, consulenti, manager, sociologi esperti nella attuazione delle politiche di adeguamento agli obiettivi dell'Agenda 2030, nella redazione dei piani di sostenibilità ambientale, aziendale, di processo o sociale, nella formazione sui temi dello sviluppo sostenibile e della educazione alla sostenibilità.

PER L'OPERAZIONE “GNL FACILE”

## Rifornimento in porto a La Spezia

LA SPEZIA – Si è tenuta presso il TRUCK VILLAGE all'interno del porto, una dimostrazione pratica del demo day “GNL Facile”. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, in convenzione con l'AdSP Mar Ligure Occidentale, è infatti partner del progetto GNL FACILE - GNL Fonte Accessibile Integrata per la Logistica Efficiente, co-finanziato nell'ambito del Programma europeo Interreg Italia-Francia Marittimo.

Al Truck Village sono stati posizionati due automezzi pesanti che hanno potuto fare rifornimento di GNL grazie all'impianto mobile realizzato e fornito dalla società HAM ITALIA S.p.A..

Ad illustrare il funzionamento dell'impianto di erogazione del nuovo carburante, alla presenza di Mario Sommariva - presidente AdSP MLOR e di Francesco Di Sarcina - segretario generale AdSP MLOR, era Aldo Bernardini, ad di HAM ITALIA. Ovviamente presenti gli operatori dell'autotrasporto ed i responsabili e dirigenti delle società di autotrasporto nazionali, proprietarie dei mezzi presenti: MA.TRA. TRASPORTI, Fausto Musetti; LC3, Dario Cingola-



ni; SCANIA (Autov. Erzelli), Andrea Lazzaroni, che hanno parlato delle flotte a GNL e del significato del GNL nei porti dell'AdSP.

All'evento anche i rappresentanti locali delle associazioni di settore dell'autotrasporto: per CNA-FITA La Spezia, Stefano Crovara; per Confortigianato Trasporti La Spezia, Nicola Carozza, che hanno affrontato l'argomento relativo ai risvolti economici ed occupazionali del nuovo carburante alternativo.

L'obiettivo generale del progetto GNL FACILE è quello di arrivare ad una progressiva riduzione dell'utilizzo dei combustibili più inquinanti e della dipendenza dal petrolio.

GNL FACILE sta realizzando

alcune azioni pilota nei principali porti commerciali dell'area del Mar Ligure e del Mar Tirreno Settentrionale, con stazioni mobili di rifornimento, mostrando agli operatori il funzionamento delle tecnologie e della filiera GNL.

La finalità del Progetto GNL FACILE è quindi quella di mettere in atto tutte le misure necessarie per l'innovazione nel settore dei trasporti nell'uso di GNL, favorendo la crescita del know-how, nuove professionalità, ecc.

Il progetto, oltre alle AdSP del Mar Ligure Orientale ed Occidentale, coinvolge anche l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (capofila), l'AdSP del Mar di Sardegna, la Camera di Commercio e dell'Industria del Var, l'Ufficio dei Trasporti della Corsica.

“Il progetto pilota dimostra, una volta di più, l'impegno a tutto campo dell'AdSP per la promozione di iniziative che vadano verso la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di progressiva “decarbonizzazione”. Nei prossimi giorni vi saranno una serie di atti, di forte spessore amministrativo e rilievo generale, che daranno pienamente il senso di un impegno convinto in questa direzione”, ha detto il presidente AdSP, Mario Sommariva.

# Nella Giornata degli Squali anche un progetto per proteggerli

LIFE ELIFE lancia un video in motion graphic sullo stato di conservazione della specie e un SED per ridurre le catture accidentali



ANCONA – Giovedì scorso 14 luglio è stata celebrata la Giornata mondiale degli Squali, dedicata agli elasmobranchi, predatori all'apice della catena alimentare che si trovano oggi in uno stato di conservazione molto precario a causa dell'uomo. Secondo l'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura (IUCN), infatti, pur ricoprendo un ruolo importantissimo all'interno degli ecosistemi marini oltre un terzo delle specie di elasmobranchi - come gli squali e le razze - è minacciato. In particolare, nel Mediterraneo sono fortemente a rischio la metà delle 48 specie di squalo presenti.

Per contribuire alla conservazione degli squali, il progetto LIFE ELIFE, cofinanziato dall'Unione Europea attraverso lo strumento finanziario Life, mira a coinvolgere i pescatori nell'applicazione di strumenti alternativi di pesca, che consentano di limitare le catture accidentali e di aumentare la sopravvivenza degli squali pescati.

Durante i mesi di maggio e giugno, si sono svolte le prime prove sperimentali con il SED (Shark Excluder Device/dispositivo di esclusione per squali): una griglia posta davanti alla fine delle reti a strascico che impedisce agli squali di essere catturati accidentalmente. Tali attività dimostrative sono state svolte grazie alla collaborazione dei pescatori della marineria di Porto Garibaldi, e sono state coordinate dal CNR-IRBIM di Ancona.

I risultati preliminari hanno dimostrato l'efficacia del SED, che oltre a limitare le catture accidentali di squali aiuta anche a ridurre la presenza di rifiuti e scarto di pesca, garantendo al pescatore di vendere un prodotto commerciale di maggior qualità.

Questo aspetto rappresenta, quindi, un ulteriore stimolo per i pescatori ad utilizzare attrezzi da pesca a basso impatto, contribuendo così alla conservazione delle specie di squalo a rischio di estinzione. La fase sperimentale sull'utilizzo del SED proseguirà nei prossimi mesi in collaborazione con i pescatori della marineria di Chioggia e di San Benedetto del Tronto.

Malgrado lo stato di conservazione degli elasmobranchi non riguarda solo i pescatori. Per questo il progetto LIFE ELIFE si pone anche un importante scopo divulgativo: contribuire a diffondere nel pubblico più vasto e nei giovani una maggiore consapevolezza e conoscenza rispetto al problema della conservazione degli elasmobranchi.

La Giornata Mondiale degli Squali è un'occasione per lanciare un video in motion graphic nel quale vengono raccontati i pericoli che minacciano la loro sopravvivenza, le azioni e gli obiettivi del progetto LIFE ELIFE. Gli squali, infatti, sono ancora percepiti come animali pericolosi per l'uomo, quando, al contrario, è più probabile essere colpiti da un fulmine o uccisi da

una mucca!

"Fin dalla metà degli anni '80 gli elasmobranchi hanno subito una forte pressione di pesca che nel Mar Mediterraneo avviene per la maggior parte per cattura accidentale con attrezzature di pesca quali le reti a strascico e i palangari - ha dichiarato Massimiliano Bottaro, ricercatore della Stazione Zoologica Anton Dohrn -. I dati raccolti nel 2018 dalla SZN nel corso di una indagine in diversi siti di pesca professionale italiani hanno evidenziato infatti che 9 pescatori su 10 intervistati pesca accidentalmente squali, nella maggior parte dei casi ancora vivi. Una situazione di notevole impoverimento della biodiversità marina, che le istituzioni nazionali ed internazionali stanno iniziando a prendere in considerazione solo recentemente: il progetto LIFE ELIFE, co-finanziato dalla UE, si pone come uno strumento preziosissimo in questo contesto".

"Dobbiamo rafforzare le misure di conservazione per le specie a rischio, in linea con quanto richiesto dalla Strategia europea della biodiversità al 2030 - ha dichiarato Federica Barbera, dell'Ufficio aree protette e biodiversità di Legambiente Onlus -. Per raggiungere questi obiettivi il progetto LIFE ELIFE punterà sul coinvolgimento degli attori chiave, su azioni concrete di conservazione, sul rafforzamento degli strumenti normativi, sull'informazione e sulla sensibilizzazione, integrando gli

obiettivi in materia di biodiversità nel settore della pesca professionale.

Il progetto: Il progetto LIFE ELIFE ha una durata di 5 anni e coinvolge dieci partner in Italia, Grecia e Cipro: la Stazione Zoologica Anton Dohrn, coordinatore del progetto, l'Area Marina Protetta delle Isole Pelagie (Lampedusa e Linosa) e quella di Tavolara-Punta Coda Cavallo (Sardegna), Costa Edutainment, con particolare riferimento agli Acquari di Genova e Cattolica, il Consorzio Mediterraneo, il Consiglio Nazionale delle Ricerche, Legambiente Onlus, il Marine & Environmental Research (MER) Lab, Algowatt e l'Università degli Studi di Padova.

Le azioni pilota e dimostrative si svolgeranno in diverse marinerie, come Chioggia, Porto Garibaldi, San Benedetto del Tronto, Mono-



Con noi il tuo business non ha confini

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

poli, Lampedusa, Cirò Marina, Vibo Marina, Nord Sardegna, Catania, Mazara del Vallo, Loano ed in alcuni siti a Cipro e in Grecia.

Le specie prioritarie considerate a rischio o fortemente minacciate inserite nel progetto sono: lo spinarolo (Squalus acanthias), lo squalo smeriglio (Lamna nasus), lo squalo volpe (Alopias spp), lo squalo grigio (Carcharhinus plumbeus) interessato anche da fenomeni di pesca illegale all'interno dell'Area

Marina Protetta delle Isole Pelagie, lo squalo elefante (Cetorhinus maximus) e lo squalo zigrino (Dalatias licha). Altre specie vulnerabili che potranno essere oggetto delle azioni di conservazione di LIFE ELIFE sono il palombo (Mustelus spp), la verdesca (Prionace glauca) e lo squalomako (Isurus oxyrinchus).

Tutte le informazioni e le iniziative del progetto sono disponibili su [www.LIFE\\_ELIFEproject.eu](http://www.LIFE_ELIFEproject.eu).

## IN LINEA REGOLARE CON ALGERI

# Djanet, primo scalo a Marina di Carrara

MARINA DI CARRARA – La nuova nave portacontainer Djanet, di proprietà della compagnia CNAN-Med, è arrivata nel porto di Marina di Carrara da dove è poi ripartita destinata ad Algeri, con un carico di 1100 TEUs. Il comandante, Farid Debbouz, ha condotto la nave nel suo viaggio inaugurale nell'ambito della sua attività regolare che collega i principali porti della sponda meridionale della costa occidentale Mediterraneo.

La Djanet, lunga 171 metri e larga 24, con una capacità di 22.883 ton. e 1500 TEUs, è stata destinata al servizio denominato SIFAX per Spagna, Italia, Francia, Algeria ed è affiancata da un'altra nave al fine di garantire un regolare trasporto verso queste destinazioni, compresa Marina di Carrara, che consentirà di fidelizzare i clienti del territorio algerino e rassicurarli sulla continuità del servizio. Oggi, in banchina, oltre a Mario Sommariva, presidente AdSP Mar Ligure Orientale; Francesco Di Sarcina, SG AdSP, Michele Giromini, presidente di MDC Terminal; Andrea Scarparo, ad di MDC Terminal; Luigi Bosi, direttore Sede ADSP Carrara, ad assistere alla conferenza stampa ed all'evento anche il sindaco di Carrara Francesco



Mario Sommariva

De Pasquale, il comandante della Capitaneria di Porto Antonio Masiello, il colonnello della GdF Luca Formica, l'assessore Paolo Balloni del Comune di Massa.

La nave è nuova, più performante, più sostenibile dal punto di vista ecologico e dotata di tutte le nuove tecnologie; dotata di motori di ultima generazione, la Djanet si aggiunge alle altre quattro navi che scalano il porto di Marina di Carrara - Gouraya, Titteri, Tamarasset, Cirta - utilizzate dal Gruppo Perioli, proprietaria del MDC Terminal.

"Siamo in una fase nuova per la vitalità del porto di Marina di Carrara, anche per la positività e la condivisione con le massime

istituzioni del territorio dell'idea di sviluppo dello scalo, in un'ottica costruttiva e sostenibile. C'è voglia di crescita da parte degli imprenditori che vi operano. In particolare, assume grande rilevanza il fatto che il porto abbia relazioni dirette e stabili con l'Algeria, in un'ottica di visione mediterranea forte su cui si possono costruire interessanti strategie di lungo termine, commerciali e non solo. Quelli del Nord Africa sono paesi difficili, certo, ma molto importanti per noi, in una fase in cui la situazione geopolitica mondiale, e quindi il mondo dello shipping, sta cambiando a ritmi vertiginosi a seguito della pandemia - ha detto il presidente AdSP, Mario Sommariva.

"Il porto di Marina di Carrara sta diventando strategico per i traffici con l'Algeria, il cui governo è proprietario di CNAN Med, nostro socio al 51%. L'Algeria ci ritiene un partner affidabile e noi puntiamo a diventare il player numero uno per questo Paese, lavorando per creare un sistema logistico integrato che coinvolga tutta la catena di distribuzione - ha detto Michele Giromini, ad del Gruppo Perioli che opera anche nel porto della Spezia dal 1908. È fondamentale che il terminal di Marina di Carrara sia gestito in modo efficiente, grazie anche alla collaborazione con l'AdSP. Noi crediamo nello sviluppo dei traffici in questo scalo, che già stanno riprendendo in modo molto soddisfacente. Si tratta di un percorso virtuoso, iniziato con l'acquisizione del terminal sulla banchina Talierno, una parte che mancava, che può portare ricchezza ed occupazione in tutto questo territorio".

**PS & PORT & SHIPPING TECH**  
XIII edizione

main conference  
genoa shipping week

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

GENOVA  
6 - 8 Ottobre  
2021  
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickUtility Team IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

**fuels MOBILITY**  
La stazione di servizio del futuro

**Hydrogen Energy**  
Summit & Expo

**Dronitaly**  
Working with Drones

ConferenzaGNL

**Bologna Fiere 6/8 Ottobre 2021**

[www.mirumir.it](http://www.mirumir.it)

pagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nautica

CON ALLA BASE ABITABILITÀ E PRESTAZIONI ECCEZIONALI

## Codecasa, 58 metri “on spec”



VIAREGGIO – Fiducia, tenacia e impegno, sono questi i termini che riassumono e rappresentano il lavoro dei Cantieri Navali Codecasa. Si procede a pieno ritmo con le prossime consegne, che comprendono anche la costruzione “on spec” di uno yacht di 58 mt di lunghezza fuori tutto, la Costr. C127. Uno yacht questo-sottolinea il cantiere - che presenta prestazioni tecniche eccezionali e il coraggio e l'intraprendenza di Fulvio Codecasa che, con gran determinazione, ha voluto la creazione di questo innovativo progetto.

Il team tecnico dei Cantieri Navali Codecasa, capitanato dall'ingegner Gianluca Imeri, in collaborazione con l'ingegner Pierluigi Ausonio, è molto orgoglioso dei risultati raggiunti per questa elegan-

te e grintosa unità. La nuova C127 sarà infatti in grado di raggiungere la velocità massima a dislocamento leggero di circa 21 nodi.

La Costr. C127, infatti, avrà una carena dislocante veloce (tipica di navi militari), ottimizzata con le migliori tecniche attualmente disponibili per raggiungere e superare la soglia dei 20 nodi; una velocità ragguardevole per questa taglia, visto che avrà lo scafo in acciaio, e per questo si inserirà di diritto tra gli Yacht più veloci della sua categoria. L'ingegner Imeri afferma: “Nello sviluppo delle previsioni preliminari della resistenza di carena è stato tenuto conto degli effetti favorevoli ottenibili con l'utilizzo di sostenitori poppieri tipo “Transom Wedge”, l'attenzione si è poi concentrata

sulle forme della prua optando per una prora verticale che allungasse le linee d'acqua della carena. È stata, in seguito, valutata l'ipotesi di realizzare un bulbo prodiero che avesse solo uno sviluppo laterale, ovvero in larghezza. Per avere conferma degli effetti favorevoli di quanto sopra descritto, sono state eseguite una serie di simulazioni CFD (Computational Fluid Dynamics).

CON L'OCEAN GATE EXPEDITIONS IN UN SOTTOMARINO SPECIALE

## Oltre tremila metri sott'acqua: un'escursione sul “Titanic”

La notizia l'ha rilanciata in Italia il sito web “Liguria Nautica”. E ve la potete leggere lì per intero.

In sintesi, se avete 130 mila euro da spendere e non avete ancora scelto dove andare di bello in vacanza - riferisce “Liguria Nautica” - potete prendere in considerazione l'idea di farvi una bella immersione sul Titanic. Nei prossimi giorni, il primo gruppo di 40 turisti scenderà in fondo agli abissi marini per ammirare quello che rimane del celeberrimo transatlantico ma, assicura l'Ocean Gate Expeditions, la compagnia di esplorazioni subacquee che ha ottenuto la concessione per l'organizzazione dell'incredibile tour, le prenotazioni per i prossimi viaggi sono aperte a chiunque si



Nella foto (dallo stesso sito): Il relitto del Titanic.

farà avanti.

Tranquilli, non dovrete indossare maschera e pinne e neppure una tenuta da palombaro! Il relitto giace ad una profondità di 3.800 metri. Un po' troppo anche per un subacqueo tecnico! L'immersione

viene effettuata dentro uno speciale veicolo sottomarino che consente comunque agli ospiti di ammirare il Titanic da vicino e di addentrarsi anche all'interno della struttura per vedere cosa rimane della nave più famosa del mondo.

DALLE REGATE INTERNAZIONALI DI GAETA DELLE BARCHE D'EPOCA

## “Mariella”, veterana quasi livornese che stravinca in tutti i mari

GAETA – In questi giorni è diventata un mito, e non solo nelle acque di Gaeta. Perché “Mariella”, lo splendido yacht del 1938 amorevolmente ristrutturato e riportato al massimo della sua bellezza a Viareggio per l'armatore livornese-antignanese Carlo Falcone, ha sbaragliato tutti gli avversari nelle regate con barche agguerrite anche molto più recenti. Risultato di una messa a punto millimetrica che Carlo Falcone pretende sulla sua barca e che ha visto all'opera specialisti di ogni settore, compreso Edoardo Guardia Fulvi (nella foto).

Costruita nei cantieri scozzesi William Fife & Son - uno dei più prestigiosi del mondo - “Mariella”, 24 metri di legni pregiati, sta vincendo ovunque. In mano a Carlo Falcone, console d'Italia ad

Antigua e imprenditore nel settore dei marinas (suo anche l'Antigua Harbour) e dell'immobiliare, - che l'ha acquistata nel '92 da un'asta internazionale - ha avuto l'onore di citazioni in prestigiose riviste di tutto il mondo, grazie anche alla celebre “brocca” - la Coppa America - che il figlio Shannon ha vinto nell'equipaggio degli USA prima dello strapotere dei Neozelandesi. Shannon è stato anche sull'ultimo “Luna Rossa” che ha sfiorato la vittoria finale ad Auckland: buon sangue da una famiglia che ha masticato vela e vento fin dalle prime uscite davanti alle secche della Meloria. E che mantiene un piede anche in Italia, dove Carlo e la sua famiglia arrivano regolarmente a Livorno per partecipare alle più prestigiose regate sul Tirreno.



CON IMPORTANTI SPUNTI TECNICI ANCHE DALL'IDROGENO

## Monaco, festa delle barche elettriche

MONTECARLO – La cornice è stata quella del lusso, ma il tema era quello di tutti: la motorizzazione elettrica anche sul mare, sulle barche performanti oltre alle tranquille barchette da pesca. E se ne sono viste di tutte. Parliamo dell'ottava “Energy Boat Challenge” che si è tenuta nella settimana scorsa con ben 32 team di 16 nazioni. Tra le prove, anche quella di velocità su tre miglia, che ha bastonato duramente gli scafi che non avevano abbastanza energia elettrica per arrivare alla fine. Da segnalare che malgrado alcuni secondi posti, il team italiano “Uniboat” ad energia solare è stato il dominatore assoluto di tutta la settimana. Si sono visti anche scafo con energia elettrica prodotta dalla scissione dell'idrogeno, una tecnologia che sta prendendo piede ormai in tutti i campi a cominciare da quello automobilistico.



Nella foto: “Uniboat” lanciatisimo in gara.

## Doppia vittoria di yachts Benetti

È arrivata agli oscar del design della nautica 2021



LIVORNO – Benetti si fregia di un doppio successo ai “Design and Innovation Awards”, prestigiosa competizione a cura del magazine Boat International: Luminosity, Giga yacht di 107,6 metri e Lana, Giga yacht di 107 metri, tornano protagonisti sul palcoscenico internazionale con altri due prestigiosi

premi. Luminosity guadagna il posto più alto del podio nella categoria “Outstanding Lifestyle Feature” con il suo lineare ed elegante Beach Club; Lana vince nella categoria “Outstanding Exterior Motor Yacht Design - 60m and above” per le sue linee esterne audaci e sportive disegnate da Benetti.

pagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nauticapagina  
nautica

## SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

### Idrogeno e norme tecniche

ed i pilastri per il futuro.

Nel 2017 in UNI è stata costituita la commissione UNI/CT 056 "Idrogeno" che al momento opera principalmente come interfaccia nazionale (Mirror) delle attività riguardanti l'idrogeno svolte nei Comitati Tecnici (TC) che si occupano esclusivamente di idrogeno: a livello europeo il Comitato Tecnico CEN/CLC/JTC6 "Hydrogen in energy systems" e a livello internazionale il Comitato Tecnico ISO/TC197 "Hydrogen technologies". L'attività della Commissione UNI/CT056, oltre alla definizione della posizione nazionale nei riguardi delle varie normative tecniche prodotte dai TC di sua diretta competenza include anche la partecipazione diretta, attraverso i propri membri, ai lavori dei Comitati Tecnici (TC) e dei loro vari Gruppi di lavoro tecnico (WG).

Il campo d'attività della Commissione UNI/CT056 rispecchia quindi quello dei Comitati Tecnici di cui è Mirror: in particolare si focalizza su sistemi, dispositivi e connessioni per la produzione, lo stoccaggio, il trasporto, la distribuzione, la misurazione e l'uso dell'idrogeno, da fonti di energia rinnovabili ed altre fonti; si occupa di interfaccia sia elettrica che gas e dei temi trasversali riguardanti l'idrogeno.

La Commissione UNI/CT056 è composta per ora da rappresentanti del mondo della certificazione, dell'associazione imprenditoriale, dell'Università, da Enti di ricerca, da Innovhub SSI e dai rappresentanti dei vari enti di normazione del sistema UNI e da CEI: speriamo che possa arricchirsi di ulteriori esperti che arrivino dal mondo della ricerca e dell'industria.

A livello europeo (CEN) l'attività normativa viene svolta dal CEN/CLC/JTC 6 "Hydrogen in energy

systems", il cui scopo include le tematiche trasversali come: la terminologia, la garanzia di origine, le interfacce, la gestione operativa, i problemi rilevanti di sicurezza dell'idrogeno, la formazione e l'educazione riguardante l'idrogeno relativamente al campo dei sistemi, dei dispositivi e delle connessioni per la produzione, lo stoccaggio, il trasporto e la distribuzione, la misurazione e l'uso dell'idrogeno; non sono compresi gli argomenti specifici già coperti da altri TC e la trattazione delle miscele gas naturale con l'idrogeno.

A livello internazionale (ISO) troviamo invece il Comitato Tecnico ISO/TC 197 "Hydrogen technologies" che attualmente si occupa principalmente dell'elaborazione di norme nel campo di sistemi e dispositivi per la produzione, lo stoccaggio, il trasporto, la misurazione e l'uso dell'idrogeno, e degli argomenti-base quali la qualità e gli aspetti di base e generali riguardanti la sicurezza dell'idrogeno, ma non è escluso che potrebbero esserci, nel prossimo futuro, estensioni anche ad altri aspetti.

A livello internazionale, attraverso il rappresentante del CEI, la UNI/CT 056 segue anche i lavori dell'IEC/TC 105 "Fuel cell technologies" che ha l'obiettivo di preparare norme internazionali riguardanti le tecnologie delle celle a combustibile a idrogeno e le varie applicazioni associate, quali i sistemi per i trasporti, come i sistemi di propulsione, gli amplificatori, le unità ausiliarie, i sistemi portatili, i sistemi di alimentazione a corrente inversa e sistemi di flusso elettrolitici generali.

Altro aspetto rilevante (con pochi precedenti) è che nel mondo della normazione, a livello nazionale, europeo ed internazionale, si sta lavorando insieme per costruire queste basi cercando di costruire una fitta rete di collaborazione tra i vari Comitati Tecnici di normazione esistenti di ISO CEN e IEC che

in qualche loro parte trattano anche l'idrogeno e i Comitati Tecnici che trattano esclusivamente idrogeno, cioè i sopra citati CEN/CLC/JTC6 e ISO/TC197 per evitare duplicazioni e/o sovrapposizioni di lavori che potrebbero generare fraintendimenti.

La normazione Internazionale si sta muovendo rapidamente per rispondere alle esigenze del mercato.

Considerano che per il successo di un carburante o di un vettore energetico è fondamentale l'accettazione da parte dell'utenza e che questa si ottiene dimostrandone praticamente la sostenibilità economica, tecnica ed ambientale, è necessario partire da quanto può essere immediatamente disponibile.

Per questa ragione, ISO TC 22/SC41 (gaseous fuels) e ISO TC 197 (Hydrogen Technologies), hanno deciso di unire le competenze in un Joint Working Group allo scopo di preparare degli standard che consentano, non appena le quantità di Idrogeno siano sufficienti e disponibili, di miscelare Idrogeno e metano (il gas più affine all'idrogeno) in miscele con percentuali di H2 fino al 30%. Questa percentuale consente di usare direttamente l'idrogeno nei motori attualmente alimentati a NG senza dover effettuare alcuna modifica tecnica nei componenti o di controllo del motore.

Tutto ciò insegna il modo della normazione tecnica è che la conoscenza si costruisce col tempo, impegno, collaborazione e confronto. Oggi non possiamo sapere con certezza in che direzione andrà lo sviluppo di un'economia ad idrogeno, sono tanti gli aspetti che dobbiamo considerare (costi, sicurezza, scalabilità, policy...). Però sappiamo che stiamo costruendo la parte della casa che non si vede, le fondamenta, e che quanto più queste saranno solide, (anche grazie alla normazione tecnica), tanto più il risultato finale sarà a beneficio di tutta la società.

La normazione è infatti uno stru-

mento di trasferimento tecnologico e come tale può dare impulso e supportare le nuove tecnologie che derivano dall'utilizzo dell'idrogeno (anche in settori in cui tutto è in divenire).

### Nodi, reti e industrie

di Confindustria e Confetra, Vito Grassi e Silvia Moretto, si sono confrontati con Giuseppe Catalano capo della Struttura Tecnica di missione del MIMS.

Guido Nicolini, presidente di Confetra, ha introdotto in chiusura le conclusioni della giornata affidate al vice ministro Teresa Bellanova, che ha riferito sulle iniziative del governo Draghi centrate in particolare sulle strutture logistiche del sud Italia per superare lo storico "gap" delle reti verso il nord Italia e in particolare verso l'Europa.

### Confitarma su grandi

i ristori annunciati siano adeguati alle esigenze degli operatori, considerando anche le difficoltà affrontate dal settore crocieristico

e dal suo indotto a causa delle restrizioni imposte per fronteggiare la pandemia da Covid-19.

In ogni caso, ribadisco la massima disponibilità di Confitarma e dell'armamento italiano a collaborare con il Governo per trovare le soluzioni migliori per tutte le parti coinvolte e soprattutto per tutelare la meravigliosa città di Venezia che tutto il mondo ci invidia. Ma, per poter assicurare un futuro sostenibile per le attività crocieristiche a Venezia, è indispensabile ed urgente un concreto coordinamento delle Istituzioni con gli operatori e con le Associazioni ed auspichiamo quindi che si possa presto convocare un tavolo di confronto.

L'armamento italiano è fortemente impegnato nella sfida senza precedenti per la transizione ecologica. È un impegno da tempo assunto dai nostri armatori che comporta investimenti ingenti, come testimoniano le nuove unità recentemente entrate in esercizio, tra le quali anche quelle del Gruppo Costa, unica compagnia di crociera con navi battenti bandiera italiana che recentemente ha presentato il suo Manifesto per un turismo sostenibile e inclusivo che generi maggiore valore economico e sociale nelle destinazioni visitate dalle sue navi e, sicuramente, Venezia è in cima alla lista.



Responsabile operativo  
**MASSIMILIANO ROSSI**  
**335 6013854**

Ufficio traffico  
**0586 404134**  
 memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo  
**0586 691551**  
 amm.memlogistica@gmail.com

Via Firenze 115/121  
 57121 LIVORNO

**M&M**  
**LOGISTICA E TRASPORTI SRL**  
 VIA SAN FRANCESCO 17  
 57123 LIVORNO  
 TEL. 0586 404134  
 memlogisticatrasporti@gmail.com

## SIAV, più digitalizzazione anche sul mobile

Con l'entrata di Mitric, società focalizzata nello sviluppo di app business, l'azienda padovana consolida la propria offerta

PADOVA – Non si arresta la crescita del gruppo SIAV. Dopo la recentissima entrata di Credit Service Spa, che permetterà al brand di rafforzare la propria posizione in ambito fintech, SIAV annuncia l'acquisizione di una nuova importante realtà tecnologica: Mitric.

Con questa operazione, l'azienda padovana leader nella fornitura di software, soluzioni in cloud e servizi informatici per la dematerializzazione, la gestione documentale e il miglioramento dei processi digitali, mira a potenziare ed ampliare la propria offerta in ambito mobile.

Da 10 anni, Mitric, realtà italo-svizzera dinamica e creativa, ha saputo distinguersi sul mercato per l'alto livello di qualità e design delle proprie app business che, basate sul cloud, funzionano anche in assenza di connettività. Dotata di una piattaforma proprietaria cloud, che risponde ai migliori standard tecnici del mercato, l'azienda ha implementato un Sistema di Gestione per la Sicurezza certificata ISO 27001 che si applica a tutte le sue soluzioni, nonché ai servizi di assistenza al cliente. Tra



Nicola Voltan

le sue applicazioni più interessanti, l'app Checker dedicata alla gestione dell'audit e del controllo qualità e l'app B-Event per la gestione di eventi aziendali.

"Mitric è una realtà che ci ha subito affascinato per il suo carattere innovativo alla ricerca costante di applicazioni user-friendly dall'alto standard tecnologico, nate per semplificare ogni processo in azienda"

ha dichiarato Nicola Voltan, ceo di SIAV. "Si è creata da subito una profonda sinergia che ci ha portato a stringere questo accordo al fine di garantirci il valore di questo brand all'interno del nostro gruppo, certi del forte contributo che riuscirà a trasmetterci. Questo risultato è per noi un ulteriore traguardo di un percorso di innovazione e crescita di cui andiamo molto fieri e che ci permetterà di consolidare la nostra offerta anche in ambito mobile".

"Eravamo alla ricerca di un partner che sostenesse lo sviluppo di un piano industriale ambizioso volto all'internazionalizzazione" racconta Luigi Bassani, direttore generale di Mitric. "Abbiamo accolto la proposta di SIAV con grande entusiasmo perché ci proietta verso una crescita del business globale, focalizzato sullo studio di applicazioni mobile B2B estremamente innovative e sulla piattaforma Checker, che rappresenta un asset di grande valore per un futuro in cui le imprese, di qualsiasi dimensione, digitalizzeranno tutti gli ambiti dedicati ad audit, ispezioni e controllo qualità".

## Il battesimo di MSC Virtuosa confermato per Dubai

Si terrà a Dubai il prossimo 27 novembre con uno spettacolare evento che coinvolgerà rappresentanti del travel trade a livello mondiale e i media internazionali provenienti da tutto il mondo

DUBAI – MSC Crociere, in collaborazione con Dubai Tourism, DP World ed Emirates Airline, ha confermato che il battesimo di MSC Virtuosa, nuova ammiraglia della Compagnia, si terrà a Dubai il 27 novembre a Mina Rashid (Port Rashid). L'evento testimonia la crescente importanza di Dubai come destinazione da visitare per tutti i viaggiatori del mondo a cui si aggiunge l'importante contributo del settore crocieristico per lo sviluppo del turismo della città.

L'ultima arrivata della flotta MSC Crociere prende il nome dalla parola italiana "virtuosa", un riferimento ai maestri artigiani che hanno progettato e sviluppato questo capolavoro: la nave da crociera tecnologicamente ed ecologicamente più avanzata mai schierata negli Emirati Arabi. Il battesimo sarà celebrato con intrattenimento e spettacoli dal vivo che delizieranno gli ospiti presenti da tutto il mondo e da tutta la regione del Golfo - uno dei mercati chiave di MSC Crociere dove la compagnia è leader. Maggiori dettagli sull'evento saranno rivelati più avanti.

Il battesimo si svolgerà nel rispetto di tutti i protocolli di salute e sicurezza pubblica stabiliti dal governo di Dubai e con il supporto del protocollo di

salute e sicurezza di MSC Crociere che ha permesso alle navi della Compagnia di riprendere la navigazione in questa regione. L'evento andrà inoltre a costituire parte delle celebrazioni che accompagneranno il Giubileo d'oro degli Emirati Arabi Uniti, mentre Dubai si prepara ad accogliere tutto il mondo per l'EXPO 2020.

Sua Altezza lo Sceicco Ahmed bin Saeed Al Maktoum, presidente e chief executive, Emirates Airline e Gruppo, dichiara: "Dubai ha seguito un percorso chiaro e costante al fine di diventare una destinazione turistica globale e meta regionale preferita per le crociere. Il battesimo e il viaggio inaugurale di MSC Virtuosa da Dubai sottolineano la fiducia che la città si è guadagnata in qualità di importante partner per l'industria crocieristica. Abbiamo sfruttato le infrastrutture di trasporto e turismo di prim'ordine della nostra città, compreso l'investimento di Emirates per una struttura dedicata al check-in remoto a Port Rashid che permette di fornire agli operatori crocieristici ed ai passeggeri la migliore esperienza possibile, che offre anche efficienti collegamenti mare-aria e interessanti itinerari a Dubai durante il transito. Non vediamo l'ora di rinvigorire la crescita dei

passeggeri delle crociere con queste solide basi in atto, e siamo entusiasti di dare il benvenuto al mondo a Dubai nei prossimi mesi, mentre continuiamo a lavorare intensamente all'Expo Dubai, ai programmi del Giubileo d'Oro degli Emirati Arabi e a molte altre iniziative".

Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Cruises, afferma: "Siamo davvero orgogliosi e onorati che il battesimo di MSC Virtuosa abbia luogo a Dubai, una delle destinazioni più ambite al mondo. Questo evento assume un significato ancora più importante, perché si inserisce in una serie di magnifici eventi ed attività che si svolgeranno per celebrare i 50 anni dell'indipendenza degli EAU che si festeggerà proprio nel 2021, durante il primo World Expo della regione, oltre a celebrare la città di Dubai in quanto una delle destinazioni preferite dai viaggiatori di tutto il mondo. Sono molto contento che la crocieristica abbia giocato e continui a giocare un ruolo importante per il raggiungimento di questo risultato. Voglio anche ringraziare il Dipartimento del Turismo e del Commercio di Dubai, DP World e Emirates Airline per la loro collaborazione e il loro sostegno nel rendere possibile questo evento".

### [ LO SAPEVI CHE...? ]

INFO E TERMINI DI  
 PRESENTAZIONE PER LA  
 DOMANDA DI ACCESSO  
 PROROGATI DAL 1° AL 30  
 SETTEMBRE 2021

Gli investimenti effettuati nel 2021 sono recuperabili fino al 50% nel 2022 come credito di imposta Decreto sostegni bis (del 25/05/2021) - articolo 67 / comma 10 e seguenti.

**BONUS PUBBLICITÀ 2021**

Per maggiori approfondimenti:

<https://notiziario.uspi.it/>  
<https://informazioneeditoria.gov.it/>

Contattaci al numero 0586 893358  
 stefano.benenati@lagazmar.191.it



## Velocità in mare, scafi e formule



Nella foto: Il prototipo di fregata pentamarano BMT da 60 nodi.

Ci scrive l'architetto Gianfranco Rossi da Torino in merito al recente articolo dell'ammiraglio Cristiano Bettini sulla velocità degli scafi e sul cat "HSC Artemis" entrato di recente in servizio sulla Siracusa-Malta:

Seguo con attenzione i vostri articoli che trattano delle velocità degli scafi navali e in particolare quanto ha scritto a più riprese l'ammiraglio Cristiano Bettini, cui riconosco una profonda conoscenza dei fenomeni idrodinamici alle alte velocità. Nel suo ultimo servizio, che avete ripreso, come citato, da "Panorama difesa", l'autore ipotizza velocità nell'ordine dei 40 nodi per navi (e non solo scafi minori) monohull, mentre il catamarano "Artemis" da voi citato viene accreditato a una velocità commerciale fino a 47 nodi. Se ne dovrebbe dedurre che la formula cat sia, per le velocità vincenti. Ma essendo io avanzato negli "anta" ricordo anche che il cantiere navale di Livorno realizzò tra le due guerre mondiali un incrociatore leggero russo, il "Taskent" se ben ricordo, che superava anch'egli i 40 nodi senza particolari sofisticazioni in carena. In sostanza: per le navi, vinceranno i multiscafi o le carene con gli step?

\*

Ci siamo infilati in un bel ginepraio aprendo il dibattito sulla velocità delle navi: perché finché se ne scrive in termini giornalistici siamo alla curiosità del tema, ma se entrano in campo gli specialisti ci sentiamo del tutto inadeguati.

In merito al cat "Artemis" abbiamo chiesto lumi proprio all'amico ammiraglio Bettini che così risponde:

"Con gli SWATH di pari dimensioni si raggiungono velocità molto superiori (minore resistenza d'onda ma non solo) rispetto ad un catamarano tradizionale come quel Ro-Ro "Artemis". Anche l'unità da 43 m del progetto, presentato su "Panorama difesa", pur essendo di quasi metà lunghezza può arrivare a quelle velocità.

"Ma l'impostazione del problema era quella di arrivare a velocità massime consentite da propulsione green, ibrida o fuel cell, che pare sia un requisito futuro per la Guardia Costiera e forse anche per la Guardia di Finanza (dietro il ns. progetto ci sono nuovi studi di economia propulsiva delle Università di Pisa e Milano)".

Fin qui Bettini. Da quello che si evince dai suoi articoli, la soluzione del problema sta nell'incanalare sotto l'opera viva di uno scafo un flusso d'aria che ne diminuisca la resistenza idrodinamica. Tanto che negli USA si sta sperimentando anche un "pentacarena" la cui foto è stata pubblicata dallo stesso Bettini.

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

Direttore responsabile  
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.  
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione  
GRAZIA BOSONE

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



### 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.

## Il meteo e la sua attendibilità



Ci scrive uno studente dell'Istituto Nautico di Viareggio "Artiglio":

Forse voi giornalisti del settore navale e nautico sapete spiegarmi - meglio di quello che ho imparato a scuola - perché le previsioni meteo che decine e decine di siti web e di canali televisivi ci forniscono, sono quasi sempre sballate. Da qualche tempo abbondano i "codici" di vario colore che allarmano spesso più del necessario. Con il risultato che quando poi risultano corretti la gente non ci ha creduto.

\*

Caro lettore, dobbiamo partire da un dato di fatto più volte sottolineato: la geografia dell'Italia è quanto di più complicato possa esserci infatti di meteorologia. Nel senso che la penisola è ricca di promontori, golfi, rilievi montuosi a ridosso della costa, dove i venti cambiano direzione, e a volte si intensificano o si abbonacciano mentre poche miglia prima o dopo hanno tutt'altro andamento. Anche le isole, maggiori e minori, hanno la loro parte del complicare le cose. Quando poi i servizi meteo sono in scala nazionale, derivano dalle osservazioni ufficiali dell'Aeronautica che sono, ovviamente, generali e quasi sempre partendo dai venti in quota.

In quanto agli allarmi "colorati". Spesso sono esagerati in termini prudenziali da quando i sindaci - responsabili della Protezione Civile nelle varie città - sono finiti sotto inchiesta della magistratura per eventi meteo che hanno provocato danni o addirittura morti. Da qui l'eccesso di prudenza. Che va capito, anche se non sempre giustificato.

## It's long way to Tipperary

Dal web ci segnala la lunga attesa del "marina" livornese un socio della LNI:

Ho quasi settant'anni e da quando ero ancora un giovane pimpante sono in attesa di una soluzione definitiva e accettabile per le imbarcazioni da diporto che oggi sono costantemente sotto minaccia di sfratto dal porto Mediceo di Livorno. Secondo gli "accordi di Roma" che hanno passato il cantiere navale Orlando al gruppo Azimut- Benetti, il Mediceo doveva ospitare già da una decina d'anni un moderno "marina", con posti riservati prioritariamente (e a costi preferenziali) alle nostre barche, ma anche con servizi ai grandi yacht che avrebbero creato decine di posti di lavoro e flussi turistici. Ad oggi non solo non se n'è fatto di niente ma la stessa AdSP, che doveva formalizzare la concessione dell'area, continua a menare il can per l'aria alla ricerca di un compromesso che non si capisce bene come possa nascere: perché una delle priorità avrebbe dovuto essere il famoso approdo della Bellana, progettato già dai tempi dell'illuminata gestione della Compagnia Portuali (con Italo Piccini e Bruno Fontanelli) e mai realizzato perché il PSI di allora (Magonzi & C.) lo definirono porto per ricchi. Morale: nell'ex Cantiere stanno sorgendo residenze, aree commerciali e resort tutti dedicati al futuro "marina", che rimane però un Ufo. E il Comune zitto.



Nella foto: Le barche del Mediceo di Livorno.

\*

Non può ignorare che il nostro giornale ha affrontato spesso questo tema, anche ultimamente con un'intervista al presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri chiamato a dirimere il ginepraio da pochi mesi. Guerrieri però ha un compito difficile perché la Bellana continua ad essere un sogno e le centinaia di imbarcazioni nel Mediceo non si possono né cacciare senza soluzioni alternative, né affondare. Con tutta la buona volontà di non creare conflitti, il problema va affrontato in modo definitivo: alcune soluzioni erano state prospettate, altre suggerite, altre ancora all'esame. Ora bisogna tirare fuori le palle e decidere, ci sono centinaia di posti di lavoro in ballo sia per costruire le strutture del "marina" sia per utilizzarle. Invece siamo qui a cantare l'amara, nostalgica canzone dei soldati coloniali inglesi che andavano a morire sognando la lontana Tipperary.

### -- ALL'INTERNO --

Il Comune di Livorno in visita ai lavori per il Microtunnel.	a pag. 4
Air France vola da Pisa a Parigi.	a pag. 4
Il Morandi Group augura buon vento a Pettorino.	a pag. 4
Con LC3 Trasporti fullcontainer a LNG.	a pag. 4
La Logistica a Green Week di Parma.	a pag. 5
Riforestazione delle aree vicine al pontile Giammoro.	a pag. 5
Rifornimento in porto a La Spezia.	a pag. 5
"Walk the Global Walk".	a pag. 5
Corso di laurea a Brindisi sullo sviluppo sostenibile.	a pag. 5
Nella Giornata degli Squali anche un progetto per proteggerli.	a pag. 6
Djanet, primo scalo a Marina di Carrara.	a pag. 6
Codecasa, 58 metri "on spec".	a pag. 7
Doppia vittoria di Yachts Benetti.	a pag. 7
Oltre tremila metri sott'acqua: un'escursione sul "Titanic".	a pag. 7
"Mariella", veterana quasi livornese che stravinca in tutti i mari.	a pag. 7
Monaco, festa delle barche elettriche.	a pag. 7
SIAV, più digitalizzazione anche sul mobile.	a pag. 8
Il battesimo di MSC Virtuosa confermato per Dubai.	a pag. 8
Velocità in mare, scafi e formule.	a pag. 9
I porti e le città in conflitto?	a pag. 9
Il meteo e la sua attendibilità.	a pag. 9
It's long way to Tipperary.	a pag. 9

CAROLI



Hotels



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Vettosi: Taxonomy

meglio "olistico" e non unicamente politico e populistico. Purtroppo non si comprende che viviamo in un contesto logistico in cui, proprio la prevalenza dello short sea e della continuità territoriale merci e passeggeri, non può prescindere dal non considerare la componente marittima-armoratoria quale punto rilevante della catena logistica e trattarla al pari delle altre. Invece, vediamo che si preferisce ancora dare centralità ad un settore 23 volte più inquinante dello shipping (parliamo ancora di "compagnia di bandiera" riferendoci al ben noto caso Alitalia). La partecipazione alla task force Finance and Infrastructure del B20 in cui ho il privilegio di rappresentare Confiarma e ICS è stata una buona occasione per affermare nei vari emendamenti delle drafting session alcuni concetti che spero possano poi riflettersi nel documento finale che sarà indirizzato al G20. In particolare:

Nella prima delle quattro parti, intitolata Sustainable Finance, abbiamo ribadito la necessità di avere maggiore omogeneità tra le diverse tassonomie applicate per definire ciò che è sostenibile dal punto di vista finanziario, ciò per evitare fenomeni distortivi attraverso l'accesso facilitato ai capitali sotto determinate legislazioni. Sappiamo bene, infatti, che dallo scorso anno (giugno 2020) è entrato in vigore il regolamento Comunitario n. 852 definito "Taxonomy Regulation" che definisce i criteri di classificazione "green finance" (Technical Screening Criteria) per tutti i codici di attività NACE. La maggiore omogeneità a livello Internazionale dovrebbe scoraggiare accordi privati attivati da varie lobbies di interesse che distorcono la concorrenza.

Nell'ambito della seconda parte

(Infrastructure Financing) abbiamo evidenziato come sia necessario creare una forte interrelazione tra soggetti pubblici attivatori di capitale (es. CDP in Italia) ed il capitale privato rappresentato dall'enorme risparmio inattivo, finalizzato alla creazione di strumenti alternativi di capitale (es. un Fondo di Private Debts specializzato sul settore) che possano affiancarsi al tradizionale finanziamento intermediato dalle banche e contribuire al rilancio del settore ed alla preservazione dell'enorme patrimonio di competenze.

Nella quarta parte (Global Regulatory) si è posto l'accento sul fatto che lo shipping deve essere classificato a livello di regolamentazione bancaria nell'ambito del credito alle infrastrutture al fine anche di beneficiare del minor assorbimento patrimoniale previsto per questa classe di finanziamenti.

Ci si augura che progressivamente nel tempo gli obiettivi suddetti possano essere conseguiti, ma come al solito è necessario iniziare ad inculcare tali principi nelle sedi Istituzionali opportune.

## Anche i servizi logistici senza

norme antitrust UE (CBER) ha già portato a una riduzione drastica della possibilità di scelta e della qualità del servizio reso, danneggiando intere filiere produttive e rischiando di rallentare la ripresa economica di molte aree geografiche.

## Tavolo tecnico tra Marina

tra rappresentanti della Marina Militare e i vertici di Assarmatori su temi inerenti la tutela degli interessi nazionali nel dominio marittimo che oltre al Mediterraneo in senso stretto comprende anche i suoi coni

d'ingresso, dalla costa occidentale dell'Africa a quella orientale diventate - specie la prima - covi di pirati sempre più aggressivi.

La collaborazione tra MM e armamento rafforza il "concetto di Sistema Paese", di cui la Marina stessa e il cluster marittimo sono vicendevolmente protagonisti e testimoni.

L'incontro si è aperto con gli indirizzi di salute del capo del 3° reparto dello Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di divisione Vincenzo Montanaro in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina, e del presidente di Assarmatori Stefano Messina, accompagnato dal consigliere Stefano Beduschi.

Nel corso dell'incontro è emersa l'importanza del ruolo dell'associazione armatoriale in supporto allo sviluppo della blue economy italiana e insieme della Marina Militare quale garante della sicurezza delle vie di comunicazione marittima a tutela dell'interesse nazionale.

La Marina Militare ha fornito una panoramica sul contesto geopolitico e in prospettiva futura, sulle minacce e i rischi alla sicurezza marittima, con particolare riferimento al fenomeno della pirateria, attualmente molto attivo e pericoloso specie nel Golfo di Guinea.

Assarmatori ha dato atto dell'importante ritorno addestrativo ricevuto durante le attività effettuate nel Golfo di Guinea auspicando continuità nella collaborazione. Sono state inoltre illustrate le complesse e delicate dinamiche delle operazioni di sicurezza marittima connesse con la pirateria nel Golfo di Guinea dal punto di vista della funzione di guardia costiera.

L'incontro si è concluso con l'illustrazione da parte della Marina Militare del progetto "Approccio Nazionale Sistemico al Dominio Marittimo", in corso di sviluppo allo Stato Maggiore della Marina, inerente la realizzazione di un Hub strategico per il coordinamento e lo sviluppo collegiale del pensiero

marittimo nazionale e di un Hub operativo per il rafforzamento della Maritime Situational Awareness (consapevolezza della situazione marittima). Un servizio a difesa degli interessi del Paese - dice la nota esplicativa di Assarmatori - e degli attori che operano nella dimensione marittima, con rilevanti vantaggi per tutti gli attori che sostengono la blue economy nazionale.

Fin qui la nota congiunta tra la Marina Militare e Assarmatori. In questa chiave va anche interpretata l'attuale campagna della forza armata del mare per munirsi di nuovi e sempre più aggiornati strumenti di "Sea power", a cominciare dalla componente ad ala fissa e ad ala rotante che ha come punto di appoggio nave "Cavour" recentemente rientrata dagli Usa per predisposti all'imbarco degli aerei F35B a decollo corto.

## Demolizioni navali, vince

tre scafi da demolire, primo segnale di allineamento delle normative nazionali a quelle della UE.

Per poter operare nelle demolizioni - e con l'attuale costo del rottame ferroso il business si è fatto interessante - la società joint venture GIP, presieduta da Nereo Marcucci, ha dovuto realizzare autonomamente sia i collegamenti alla rete dell'energia elettrica, sia a quella dell'acqua. In più sono state costruite le vasche di decantazione, gli uffici, la cabina di derivazione e le strutture di quelli che saranno i capannoni per lavorare al coperto.

Rimane il grosso problema - e definirlo problema è riduttivo - delle demolizioni navali. Malgrado nei porti nazionali ci siano decine di navi da rottamare - che tra l'altro ingombrano a volte da anni le banchine - la maggior parte degli scafi che vengono "liberati" per

la demolizione vanno in Turchia. Un business negato all'Italia e una normativa UE che ha riconosciuto ai cantieri turchi di operare prima e meglio che in Italia.

C'è anche, in corso d'opera, un'altra... fantasia: quella di alcune associazioni ambientaliste che stanno premendo sul governo per consentire, in alternativa alla demolizione, l'affondamento delle navi militari obsolete "per creare ambienti sottomarini di ripopolamento ittico". Un procedimento che in altri paesi viene svolto semplicemente affondando appositi fasci di tubi di cemento dentro i quali possono trovare rifugio e nursery molte specie ittiche. Affondare le navi militari per questo scopo sarebbe - dicono i demolitori navali - come usare delle Rolls-Royce per trasportare il beta.

## Per Venezia Federagenti

prospettiva su oltre 21.000.

"Venezia è finalmente un monumento sul mare - continua Santi - e continua il suo percorso verso la sua mortifica museizzazione. Per questo oggi le scriviamo. I porti italiani presidente, sono avvisati: possono diventare monumento nazionale, con alta probabilità vista la storia che ci contraddistingue, e nel tempo di un decreto, sparire dalla carta dei traffici mondiali. E con il porto migliaia di famiglie che dal porto traggono il loro sostentamento: la sostenibilità sociale viene messa in secondo piano rispetto a quella 'culturale'. Nessun dialogo o confronto ma scelte terribilmente impattanti e proposte nebulose di sostegni economici simil Covid: noi del porto siamo diversi.

"Alla mancanza di scelte dei passati anni e dei precedenti governi della questione 'grandi navi' viene ora posta soluzione che rappresenta una drammatica discontinuità che non permette in nessuna maniera fasi di



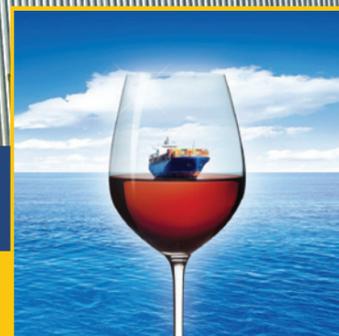
transizione e, in mancanza di orme-gi ancora disponibili e comunque sufficienti, obbliga immediatamente le compagnie a modificare itinerari e programmazione per i prossimi anni trovando nuovi porti di scalo, probabilmente non in Adriatico e forse neppure in Italia. Anche il naviglio di lusso viene penalizzato abbassando ulteriormente il limite imposto dal decreto Clini Passera da 40.000 a 25.000 tonnellate di stazza e introducendo ulteriori nuovi limiti dimensionali derivati da imprecise analisi di rischio: un colpo mortale per il traffico crocieristico di alta gamma e che garantisce pernottamenti nei cinque stelle e laute spese nei negozi dell'area marciata.

"Dal mese di agosto, forse, - conclude amaramente Santi - vedremo una città migliore, dove i problemi, e non sono pochi, spariranno di colpo, almeno negli obiettivi del Governo e con il compiacimento dell'UNESCO e di molti 'cittadini del mondo': di certo, però, c'è che è stata decretata la morte delle crociere a Venezia e della cultura e professionalità, patrimonio di tante donne e uomini che, come fatto da tanti veneziani in questi anni, lasceranno la città per andare a fare i professionisti e i 'cittadini' in altri porti del mondo."



## Vintage 2020: the "wine cellar" is ready

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



www.ggori.com

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

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

**GORI**  
Wine and spirits logistics

