



EMESSO DAL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA PER ALCUNE ADSP

Il bando per la sostenibilità dei porti

Vengono stanziati 270 milioni di euro per una serie di interventi che puntano a rendere le attività meno impattanti dal punto di vista ambientale

ROMA - Il Ministero della Transizione Ecologica ha emesso l'atteso "bando di interesse" per finanziamenti di progetti relativi all'impianto (segue in ultima pagina)

Tabella 1: Tipologie di intervento ammissibili			
	Tipologia di intervento	Interventi ammissibili	Risorse finanziarie (Mln€)
1	Produzione di energia da fonti rinnovabili <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, incluse le diverse tecnologie di accumulo e/o produzione di idrogeno.	70
2	Efficienza energetica degli edifici portuali <i>Coefficiente climatico: 40%</i>	Riduzione dei consumi energetici ed elettrificazione degli stessi.	39
3	Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione. <i>Coefficiente climatico: 40%</i>	Sostituzione di sistemi di illuminazione poco efficienti con altri a risparmio energetico, inclusi i sistemi di controllo e gestione. È possibile, a fronte di esigenze funzionali, aumentare i punti di illuminazione fino al 20%.	30
4	Mezzi di trasporto elettrici. <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Acquisto di mezzi di servizio operanti all'interno del porto, alimentati con elettricità o idrogeno, ovvero elettrificazione dei mezzi esistenti. Ad esempio: veicoli e natanti di servizio (solo per AdSP), gru mobili, mezzi per la raccolta dei rifiuti, trattori, reach staker, elevatori, locotrattori e locomotori, tramogge e simili.	62
5	Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti. <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Interventi sulla rete elettrica o altri impianti per aumentarne l'efficienza e la digitalizzazione, ovvero prevedendosi alla creazione di una Port Grid, (accumuli, elettrolizzatori per la produzione di idrogeno e impianti simili).	23
6	Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto. <i>Coefficiente climatico: 100%</i>	Infrastrutture e altri dispositivi per l'alimentazione e ricarica dei mezzi elettrici ad idrogeno.	22
7	Metodi di riduzione delle emissioni, come definiti nell'art 292 comma 2 lettera t) della parte V del DLgs 152/2006 smi. <i>Coefficiente climatico: 40%</i>	Metodi di riduzione delle emissioni approvati, e non. Questi ultimi, secondo quanto previsto all'art. 295 commi 19 e 20 della parte V del DLgs 152/2006 smi, dovranno attivare la procedura autorizzativa di cui all'art 295 "Combustibili marittimi", commi da 14 a 18, e ottenere la relativa autorizzazione alla sperimentazione.	24
		Totali	270

Assiterminal: due risultati a settembre

ROMA - Secondo Assiterminal, settembre inizia davvero bene. Nella stessa giornata - scrive l'associazione in una nota - è arrivato il via libera del MEF al fondo ristori per i terminal passeggeri previsto dalla legge di bilancio 2020; e anche l'ok del CdM al decreto MIMS 2 che contiene la previsione di riduzione dei canoni concessori per una parte del 2021 a fronte del perdurare della emergenza sanitaria e delle sue conseguenze sui traffici (soprattutto, è evidente, per il mondo dei terminal crociere che è ancora in parziale lockdown). "Per noi di Assiterminal - dice l'associazione - è un (segue in ultima pagina)

A LIVORNO UNA PROMESSA CHE PUÒ SEMBRARE ANCHE UNA MINACCIA

AdSP con Paroli: velocizzare

Il nuovo segretario generale sottolinea la necessità di snellire la struttura e accelerare le procedure



Matteo Paroli



Massimo Provinciali

A.F.
(segue a pagina 6)

L'assurdo: rottamiamo ...i rottamatori!



LIVORNO - Forse non è un problema capitale, in un quadro nazionale che di problemi ne mostra ogni giorno a carrette. Eppure quello della rottamazione delle navi nazionali obsolete sta venendo a galla in maniera tale da confermare quanto male possa fare al Paese una incapacità di tenersi alla pari degli altri, nemmeno necessariamente dei più virtuosi.

Ecco i perché in Turchia

Il tema delle demolizioni navali è stato affrontato anche dal dottor Fabrizio Vettosi, noto e spesso ospite su queste colonne. Ci riferisce l'amico Vettosi.

"È un tema amaro e me ne sto occupando per conto di un nostro cliente. Abbiamo fatto varie simulazioni e purtroppo ad oggi la Turchia rimane la soluzione più conveniente causa un differenziale del costo del lavoro (su una nave militare medio-piccola ci sono circa 900 mila h./lavoro) (segue a pagina 6)

CON LA DANIMARCA IN POLE POSITION

Arriva anche il ferry elettrico

Entrerà in servizio il prossimo mese sulle rotte delle isole locali



Nella foto: Il ferry elettrico.

COPENHAGEN - L'industria marittima continua a compiere passi verso la decarbonizzazione

utilizzando gas e altri carburanti alternativi; ed il segmento dei (segue a pagina 6)

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



SCAFFALATURE I UFFICI I NEGOZI
gigoni.com


save your heart
save your earth

GIGONI
ARRADA IL TUO LAVORO

PER LA "NOTARIZZAZIONE" DEI DOCUMENTI DI INTERCHARGE

Progetto pilota di CIRCLE con San Giorgio (TSG) e CarBox

Supportato da ASSITERMINAL vedrà a breve ulteriori evoluzioni con l'obiettivo di introdurre una nuova modalità operativa con l'eliminazione del formato cartaceo dei documenti



Nella foto: Un mezzo al gate.

GENOVA – CIRCLE Group, specializzato nell'analisi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale guidato da Circle S.p.A., quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, ha avviato il progetto pilota con Terminal San Giorgio – TSG (Gruppo Gavio) e CarBox, azienda di Tarros Group attiva nel trasporto di container su strada e rotaia, per la "Notarizzazione" del documento di Interchange, che certifica la merce in entrata/uscita dal terminal.

Nata per permettere la generazione di un flusso documentale digitale tra il terminal e gli altri attori coinvolti nella catena di trasporto (e, in particolare autotrasportatore, spedizioniere ed eventualmente ricevitore/produttore) - riferisce CIRCLE - la cosiddetta "Notarizzazione" del documento di Interchange, realizzata anche attraverso la tecnologia di LegaleSemplice.it, dà vita a una certificazione, ad una firma elettronica in formato digitale a valenza formale e legale da parte del terminal e del trasportatore con contestuale apposizione

Come ha spiegato Luca Abatello, ceo di CIRCLE "Il sistema è pienamente interoperabile verso qualsiasi piattaforma Terminal Operating System (TOS) utilizzata dal terminal di riferimento e consente di eliminare i documenti cartacei beneficiando della modalitá paperless, con conseguenti efficientamenti dal punto di vista operativo e assicurando una completa tracciabilità documentale nonché validità legale opponibile a terzi".

Va ricordato inoltre che tale sistema innovativo è al contempo autonomo, sinergico e complementare rispetto a qualsiasi Port Community System (PCS) in uso nel Porto di riferimento, nonché interoperabile con le piattaforme e servizi delle Associazioni di Autotrasporto, con cui sono infatti in corso costruttivi tavoli di lavoro.

di una marca temporale digitale. Una volta firmato dall'autotrasportatore e dal terminal, il documento dematerializzato di Interchange viene inviato (e archiviato) al terminal e all'azienda di autotrasporto, e notificato (in maniera opzionale e configurabile) a spedizioniere, ricevitore/produuttore.

Come ha spiegato Luca Abatello, ceo di CIRCLE "Il sistema è pienamente interoperabile verso qualsiasi piattaforma Terminal Operating System (TOS) utilizzata dal terminal di riferimento e consente di eliminare i documenti cartacei beneficiando della modalitá paperless, con conseguenti efficientamenti dal punto di vista operativo e assicurando una completa tracciabilità documentale nonché validità legale opponibile a terzi".

Va ricordato inoltre che tale sistema innovativo è al contempo autonomo, sinergico e complementare rispetto a qualsiasi Port Community System (PCS) in uso nel Porto di riferimento, nonché interoperabile con le piattaforme e servizi delle Associazioni di Autotrasporto, con cui sono infatti in corso costruttivi tavoli di lavoro.

Silvano Maggi, managing director di CarBox ha dichiarato: "Ringraziamo il Team di Circle per averci coinvolto in questo progetto che rispecchia il percorso di sviluppo ed innovazione dell'azienda e del nostro Gruppo. CarBox continua la sua crescita attraverso investimenti costanti sulle persone, sui servizi e sulla sostenibilità dei mezzi".

Maurizio Anselmo, amministratore delegato di TSG ha commentato: "Si tratta di un ulteriore passo avanti verso l'utilizzo della "blockchain", tecnologia sulla quale crediamo sia necessario investire sia per migliorare ulteriormente i processi di produzione dei servizi terminalistici, sia per rinforzare la partnership con i nostri principali clienti, con i quali intendiamo renderci ancora una volta protagonisti dell'innovazione".

In collaborazione con LegaleSemplice.it, il progetto è supportato da ASSITERMINAL e vedrà a breve ulteriori evoluzioni con l'obiettivo di introdurre una nuova modalità operativa condivisa più efficiente e agile attraverso la

progressiva digitalizzazione dei flussi che ad oggi hanno ancora formato cartaceo.

DIVENTANDO COSÌ IL TERZO OPERATORE MONDIALE NELLA LOGISTICA

DSV acquisisce Global Integrated

È nato un gruppo con oltre 75mila dipendenti in ben 90 paesi



MILANO – A soli due anni dall'acquisizione di Panalpina, DSV, player mondiale specializzato in soluzioni di logistica e trasporto, annuncia l'acquisizione di Global Integrated Logistics (GIL) da Agility, società basata in Kuwait e uno dei principali operatori mondiali di spedizioni e logistica conto terzi.

Il valore dell'operazione è pari a 4,06 miliardi di euro e rende DSV il terzo spedizioniere al mondo per dipendenti (oltre 75.000 in 90 Paesi) e per fatturato (18,7 miliardi di euro).

Il completamento dell'acquisizione di GIL segna un'importante pietra miliare nel percorso di crescita

di DSV. Nel settore dei trasporti e della logistica, la dimensione è fondamentale e grazie a tale operazione la società rafforza la propria posizione come TOP 3 player in questo segmento a livello globale.

L'integrazione di DSV e GIL avrà un reddito pro forma combinato previsto pari a circa 21,52 miliardi di euro (basato sugli ultimi 12 mesi). Inoltre, l'operazione è stata finanziata attraverso l'emissione di 19,3 milioni di nuove azioni, pari a circa l'8% dell'intero capitale azionario di DSV dopo la transazione, che renderà GIL il secondo maggiore azionista. Successivamente al

completamento della transazione, DSV ha accettato di nominare un rappresentante di Agility nel consiglio di amministrazione della propria società.

Nuovo assetto organizzativo italiano in tre divisioni

Prima di finalizzare l'acquisizione, la struttura della società in Italia è stata scissa in tre divisioni, seguendo il medesimo modello che il Gruppo DSV ha introdotto, a livello globale, nel 2001, quando la capogruppo ha dato vita a una nuova organizzazione aziendale che ha reso ora la società il terzo più grande spedizioniere al mondo.

È proprio in virtù di tale successo che DSV ha deciso di suddividere anche la regione italiana in tre sezioni, a partire da agosto 2021. In dettaglio:

- DSV Air & Sea Italy, dedicata al trasporto aereo, marittimo e su rotaia in Eurasia; in particolare, Alfredo Gaio è stato nominato vicepresidente esecutivo.

- DSV Road Italy, divisione focalizzata sul trasporto via terra e presieduta da Soeren Krejberg come vicepresidente esecutivo.

- DSV Solutions Italy, specializzata nei servizi logistici; Maciej Walenda è stato nominato vicepresidente esecutivo della divisione in Italia ed Europa dell'est, mentre Giuseppe Chieffa managing director della divisione italiana.

La riorganizzazione a livello locale del management di DSV è stata realizzata, a completamento della nuova struttura in tre divisioni, per facilitare l'integrazione sul mercato italiano. Il team che opera in Italia potrà così procedere a eseguire gli importanti compiti di pianificazione e integrazione dell'organizzazione, deciderà sulla futura struttura legale della società e si coordinerà con la capogruppo per garantire che siano disponibili risorse sufficienti al fine di completare il compito con successo.

A favorire la massima collaborazione ed efficacia, un unico Centro Servizi Condivisi che supporterà l'operatività delle nuove realtà. Tre divisioni, dunque, ma un unico grande Gruppo in cui il coinvolgimento di persone e la creazione di sinergie restano i pilastri fondamentali del modus operandi della società. L'obiettivo è quello di diventare il punto di riferimento del mercato, grazie a un'offerta di servizi sempre più specifica, più ricca di soluzioni innovative e maggiormente efficiente dal punto di vista produttivo.

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

GRAZIE A UN PROTOCOLLO CON L'ADSP DI ANCONA

Sogesid collabora sui porti Adriatici

ROMA – È stata firmata un'intesa sui porti dell'Adriatico centrale, per accelerare la realizzazione di nuove infrastrutture portuali, attività di bonifica e riqualificazione ambientale: l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha siglato con Sogesid un protocollo che disciplina il possibile coinvolgimento della società "in house" dei Ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili in una serie di attività sui sei scali abruzzesi e marchigiani in capo all'Autorità: Ancona – Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona.

L'accordo, siglato dal commissario straordinario dell'Autorità, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid, Carmelo Gallo, prevede il supporto tecnico-specialistico della Società in diverse azioni rivolte alla tutela ambientale e funzionali agli interventi per l'infrastrutturazione portuale, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne, in aree

di pertinenza dell'Autorità tra le quali ricade anche il Sito d'interesse nazionale di "Falconara Marittima".

Sogesid potrà accompagnare l'attività dell'Autorità che gestisce i porti del medio Adriatico nella realizzazione di opere quali i dragaggi, la realizzazione di casse di colmata e banchine portuali. Potrà predisporre piani di caratterizzazione di fondali ed aree a terra, i monitoraggi ambientali, i piani di gestione e rimozione rifiuti, l'espletamento di procedure di valutazione ambientale, lo sviluppo di modelli di flusso della falda e di trasporto degli inquinanti, oltre a varie tipologie di indagini anche a tutela delle specie protette. L'intesa prevede inoltre il supporto nelle fasi procedurali: dalla realizzazione e verifica dei progetti, al ruolo di responsabile del procedimento, direzione dei lavori e Stazione appaltante, fino al collaudo delle opere. Successive convenzioni potranno poi dettagliare le singole azioni congiunte da realizzare nei diversi scali, secondo gli obiettivi

dell'Autorità.

"La competenza tecnica e le specializzazioni acquisite da Sogesid potranno offrire un importante sostegno alle attività dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale - commenta il commissario straordinario dell'Autorità, ammiraglio Giovanni Pettorino -. Presto attiveremo i progetti da costruire insieme per lo sviluppo degli scali di Marche e Abruzzo di competenza".

"Come già accade in altre realtà italiane e anche nel basso Adriatico - afferma il presidente di Sogesid Carmelo Gallo - accompagneremo l'Autorità guidata dal commissario ammiraglio Pettorino con la nostra capacità tecnica di intervenire su procedure complesse, che spesso determinano enormi ritardi. Sta in questo - conclude Gallo - il valore aggiunto che Sogesid può mettere a disposizione per dare nuove prospettive alla portualità nazionale, in un percorso che vede tutela dell'ambiente e rilancio infrastrutturale camminare insieme".

Il festival gastronomico-turistico si terrà dal 17 al 19 settembre



LIVORNO – È una tradizione del nostro mare e merita un richiamo. Torna, nel week-end 17-18-19 settembre, a Livorno, il Cacciucco Pride, la manifestazione gastronomico-turistica nata per valorizzare il piatto tipico della città, ovvero la caratteristica zuppa di pesce con cinque "C" nel nome (per distinguere dalle imitazioni).

Un piatto coloratissimo e dai

sapori forti che mischia vari pesci cotti con abbondanza di aglio e di pomodoro e la cui storia si perde nella notte dei tempi.

Ad organizzare la tre giorni di eventi, giunta alla sua sesta edizione, è il Comune di Livorno affiancato dal L.E.M. Livorno Euro Mediterranea.

Il programma, che sarà presentato ufficialmente tra qualche

giorno (che si potrà consultare sul sito della manifestazione: www.cacciuccopridelivorno.it) vedrà da un lato il coinvolgimento dei ristoratori cittadini, e dall'altro un mix di appuntamenti che andranno da show-cooking e degustazioni, molti concentrati al Mercato Centrale "Delle Vettovaglie", a spettacoli e giri in battello.

Il tutto si svolgerà ovviamente nel rispetto delle misure di prevenzione del Covid-19 (uno dei motivi per il quale la manifestazione è slittata dalla tradizionale data di giugno a settembre).

Il primo passaggio verso il festival del cacciucco edizione 2021, è quello che prevede l'adesione formale da parte dei ristoratori cittadini con la compilazione e invio di un modulo che si può scaricare dal sito: <https://www.cacciuccopridelivorno.it/la-manifestazione/adesione-ristoratori/>.

Entro il 10 settembre, i ristoranti che intendono prendere parte all'iniziativa, facendo così conoscere la qualità del proprio cacciucco, dovranno compilare la domanda e consegnarla negli uffici della Fondazione LEM al Cisternino di Città, largo del Cisternino n° 13, negli orari di ricevimento al pubblico: dal lunedì al venerdì dalle ore 9.00 alle ore 12.30.

PER IL PORTO DI VIBO VALENTIA

Rilancio in sicurezza delle banchine



GIOIA TAURO – Ad un mese dal passaggio di consegne tra la Capitaneria di Porto di Vibo Valentia e l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, l'Ente, presieduto da Andrea Agostinelli, guarda al concreto rilancio dello scalo vibonese attraverso la priorità messa in sicurezza delle sue banchine e il ripristino della loro capacità operativa.

Sono stati appena approvati, con decreto presidenziale, i due progetti

di fattibilità tecnico economica dei lavori di "Risanamento e consolidamento delle banchine portuali Pola, Tripoli, Papandrea e Buccarella".

Dopo diversi sopralluoghi effettuati dal dirigente Maria Carmela De Maria dell'Ufficio Tecnico dell'Ente, sono state rilevate le precarie condizioni di tutte le banchine, determinate nel tempo da una concatenazione di fattori. Tra questi il susseguirsi di fenomeni di risacca, la mancata attività di dragaggio,

che ha determinato l'innalzamento dei fondali variabili da banchina a banchina, e la dislocazione dei massi di banchina che ha generato estese cavità nel muro.

Condizioni infrastrutturali di inefficienza che hanno limitato la crescita dello scalo, determinandone l'impossibilità di attracco alle banchine e, quindi, lo scarso utilizzo delle stesse da parte di aziende della vicina area industriale oltre al mancato sviluppo turistico dello scalo.

Con l'obiettivo di rilanciare l'infrastruttura portuale del Vibonese, affinché possa concretamente essere al servizio sia delle attività commerciali e industriali ma anche diportistiche e da crociera, l'Autopista portuale di Sistema dei Mari

Tirreno Meridionale e Ionio ha pianificato due specifici programmi di interventi che puntano, in primo luogo, alla messa in sicurezza delle sue banchine e, così, al ripristino della capacità operativa dell'intera infrastruttura portuale.

Nello specifico, l'obiettivo è quello di risolvere il problema della risacca, adeguare gli spazi delle banchine, ripristinare la profondità dei fondali portuali a nove metri, consolidare i moli esistenti e attrezzare il porto con un molo da destinare, anche, all'attracco di mega yacht e navi da crociera.

Tra gli interventi dei due progetti sono previsti: la costruzione di paratie di contenimento, un sistema di raccolta delle acque meteoriche di

banchina, con relativo trattamento, il dragaggio dei fondali, la riqualificazione dei piazzali retrostanti le banchine e il ripristino della pavimentazione delle banchine.

Si tratta di interventi tecnico-funzionali del valore complessivo di 18 milioni di euro, derivanti dalla Regione Calabria attraverso il Fondo Coesione e Sviluppo, che non modificheranno l'uso tanto meno la destinazione urbanistica dell'area interessata, ma punteranno alla razionalizzazione delle attività portuali al fine di contribuire concretamente al rilancio dello scalo portuale.

Si avvia così un articolato programma di rilancio del porto di Vibo Valentia, che sarà cristallizzato nel Piano operativo delle opere, da concordare con l'amministrazione comunale di Vibo Valentia, con la quale, ancor prima dell'insediamento dell'Ente, sono state tenute riunioni di confronto e di sinergia istituzionale tra il presidente An-



#SAVETHEDATE
@fuds_delivery_drone



FUDS

DELIVERY DRONE

drea Agostinelli e il sindaco Maria Limardo.

IN ACCORDO CON LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

DHL assume 800 dai ruoli temporanei

MILANO – Dhl Supply Chain ha informato che è stata raggiunto con le organizzazioni sindacali un accordo relativo all'insourcing (assunzione diretta, ndr) di ottocento dipendenti in meno di un anno.

"Tale accordo, di portata ampia - dice una nota del gruppo - raggiunge il duplice obiettivo di garantire ai dipendenti le migliori condizioni di lavoro nel mercato di riferimento,

nonché la flessibilità necessaria per una gestione sostenibile delle attività sulla base delle esigenze dei clienti Dhl".

"Dhl Supply Chain Italy è soddisfatto che questo accordo sia stato raggiunto "anche grazie a un percorso negoziale che viene da lontano ed è stato caratterizzato da maturità, innovazione e spirito di collaborazione".



ROMA – Con decreto del 12 agosto scorso il MITE ha concluso positivamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il deposito costiero di GNL nel porto di Santa Giusta (Oristano)

proposto da IVI petrolifera. Ultimo passaggio per la realizzazione del progetto l'autorizzazione da parte dello stesso MITE, che ha unificato le competenze ambientali con quelle industriali già del MISE.

Il progetto prevede lo stoccaggio del GNL in nove serbatoi da mille metri cubi ciascuno (per un totale di 9.000 metri cubi), la distribuzione del metano liquido e la sua rigassificazione per l'immissione nelle reti cittadine tramite dodici vaporizzatori, come segnalato da Staffetta Quotidiana.

Il progetto era stato presentato inizialmente nel 2015 per la Valutazione di impatto ambientale regionale, per poi essere ripresentato con modifiche alla VIA nazionale nel 2019. Nel porto di Santa Giusta Oristano è già attivo del maggio 2021 il deposito costiero di GNL Hegas, del Gruppo internazionale Avenir LNG, anch'esso da 9.000 metri cubi, ed è in corso una procedura autorizzativa aggiuntiva per il terzo impianto proposto dalla Edison, da 10.000 metri cubi, che fu già autorizzato dal MISE nel 2017.

Se oltre a Hegas fossero realizzati anche gli altri due impianti, il Porto di Santa Giusta avrebbe una capacità di stoccaggio di circa 28.000 mc di GNL, diventando il principale hub del GNL del Mediterraneo. Con rifornimenti quindicinali i tre impianti potrebbero disporre di circa 68.000 mc all'anno, pari a oltre 400 milioni di metri cubi di metano compreso per l'alimentazione delle reti cittadine della Sardegna in via di predisposizione.

In contemporanea con l'approvazione si segnala anche la richiesta di VIA da parte del Consorzio Industriale Provinciale di Oristano per realizzare la rete di distribuzione del gas nelle aree dell'agglomerato industriale di propria competenza, che comprende anche il Porto di Santa Giusta. La rete cittadina di Santa Giusta è già alimentata con metano fornito da carri bombolai.

Agenzia Marittima LE NAVI

DESTINAZIONI

GENOVA (Sede Centrale)

Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409
e-mail: lenavi_itgoa@msclenavi.it



**m
sc**
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
PUSAN C	MA135A	LA SPEZIA	16 settembre 2021
APL SAVANNAH	0NNB5E	LA SPEZIA	23 settembre 2021
TBN	MA137A	LA SPEZIA	30 settembre 2021
MSC MARIA ELENA	ME135W	LEGHORN	15 settembre 2021
C HAMBURG	ME136W	LEGHORN	18 settembre 2021
MSC DOMITILLE	MM136A	GENOVA	14 settembre 2021
MSC BRUNELLA	MM137A	GENOVA	21 settembre 2021
MSC DOMITILLE	MM136A	LEGHORN	16 settembre 2021
MSC BRUNELLA	MM137A	LEGHORN	23 settembre 2021
MSC MAXINE	MC136A	LA SPEZIA	15 settembre 2021
MSC CARLOTTA	MC137A	LA SPEZIA	22 settembre 2021
MSC SIGMA F	YA137A	LA SPEZIA	16 settembre 2021
JSC BORA	YA138A	LA SPEZIA	23 settembre 2021
MSC ALYSSA	MW136A	GENOVA	14 settembre 2021
MSC ANIELLO	MW137A	GENOVA	21 settembre 2021
MSC ALYSSA	MW136A	LEGHORN	13 settembre 2021
MSC ANIELLO	MW137A	LEGHORN	20 settembre 2021
MSC BRIANNA	CX136A	LEGHORN	19 settembre 2021
MSC BRIANNA	CX137A	LEGHORN	26 settembre 2021
MSC BRIANNA	CX136A	GENOVA	19 settembre 2021
MSC BRIANNA	CX137A	GENOVA	26 settembre 2021
MSC MAUREEN	NL134R	LA SPEZIA	12 settembre 2021
MSC YOKOHAMA	NL135R	LA SPEZIA	20 settembre 2021
MSC VANCOUVER	NL136R	LA SPEZIA	27 settembre 2021
MSC JENNY	YM136A	LA SPEZIA	11 settembre 2021
NMSC RIONA	YM137A	LA SPEZIA	18 settembre 2021

CELEBRATI I 50 ANNI DAL SUO INSEDIAMENTO

Brigata San Marco a Brindisi nell'“Italian Port Days”

Inaugurata anche la nuova e più completa struttura dell'info-point del porto



Nella foto: La cerimonia di Brindisi.

BRINDISI – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale anche quest'anno ha aderito, come altre AdSP, alla manifestazione internazionale denominata "Italian Port Days", realizzata sotto l'egida di Assoporti.

Si tratta di un'iniziativa comune di collegamento, nel corso della quale i porti si aprono al territorio. Eventi, incontri e visite guidate, presso le strutture portuali, volti ad avvicinare le popolazioni alla vita e alla cultura dei porti.

Nel porto di Brindisi, in conco-

mitanza con i festeggiamenti organizzati dalla Brigata Marina San Marco e dalla città in occasione del 50° anniversario dell'insediamento della Fanteria di Marina a Brindisi, ieri c'è stata la celebrazione nel pieno rispetto delle norme di sicurezza previste dall'emergenza Covid. Alle 17 il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi ha inaugurato l'info-point, dopo le operazioni di restyling effettuate dall'Ente che hanno reso la struttura più

accogliente e "aperta" alla città.

Gli interventi sono stati realizzati nel rispetto dell'identità coordinata con Puglia-Promozione per la diffusione di un'immagine unitaria dei servizi di informazione turistica negli scali pugliesi.

All'interno dell'info-point è possibile ammirare alcune divise storiche del San Marco, tra riproduzioni fotografiche su pannelli e cimeli. "Passeggiando nella storia, alla scoperta del porto di Brindisi": è un racconto itinerante realizzato dall'Associazione storico cultu-

rale APS Brindisi e Le Antiche Strade (BAS), in collaborazione con History Digital Library. Gli storici dell'Associazione, come già avvenuto nelle precedenti edizioni del Port Days, hanno accompagnato i cittadini in una passeggiata che parte dall'info-point sino a giungere al quartiere Sciacchie. Un piccolo viaggio nella storia del porto, ricco di fatti e aneddoti, molti dei quali poco conosciuti.

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

AL CANTIERE DI SAN GIORGIO NOGARO

Partiti i lavori per la nuova “Sphere”

È destinata a Princess Cruises della Carnival e sarà completata a Monfalcone



Nella foto: Un momento del taglio della lamiera.

TRIESTE – Si è tenuto il taglio lamiera della prima di due navi della nuova classe a LNG (gas naturale liquefatto) che Fincantieri sta realizzando per Princess Cruises, brand di Carnival Corporation. Le operazioni si sono svolte presso il sito di San Giorgio di Nogaro (Udine), dove ha sede Centro Servizi Naval, società specializzata servizi logistici e lavorazioni per il parco lamiere degli stabilimenti Fincantieri del Nord Est. La nave verrà realizzata nel sito di Monfalcone.

Con 175.000 tonnellate di stazza lorda le unità della classe "Sphere" saranno le più grandi finora realizzate in Italia. Ospiteranno circa 4.300 passeggeri e si baseranno su un progetto di prossima generazione, diventando le prime navi dual-fuel della flotta di Princess Cruises ad essere alimentate primariamente a LNG. Questo rappresenta la tecnologia di

propulsione più avanzata e a minor impatto ambientale dell'industria navale, nonché il combustibile fossile più ecologico al mondo, che abbatterà significativamente le emissioni atmosferiche e l'utilizzo di gasolio.

Princess Cruises è una delle più note compagnie di crociere, leader nel segmento premium. Gestisce una flotta di 14 navi moderne che trasportano due milioni di passeggeri ogni anno verso 380 destinazioni in tutto il mondo.



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy
Ph. +39 055 52191 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



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

YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS

DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.

DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division

DCSFIORINI
International freight forwarders

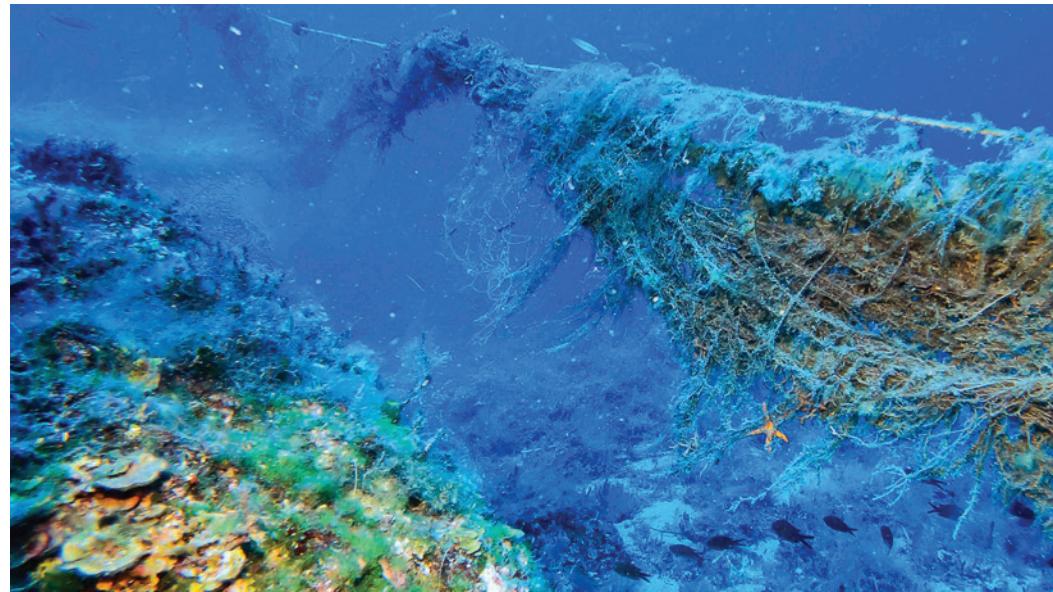
DCS
GROUP
SINCE 1874

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

DAI FONDALI DELL'ISOLA DEL GIGLIO

Rimossa una rete di 500 metri

Gli attrezzi da pesca abbandonati rappresentano l'89% dei rifiuti marini e sono una minaccia per la biodiversità



ROMA – Le attrezzature da pesca abbandonate sono i rifiuti maggiormente rinvenuti nei mari di tutto il mondo e rappresentano una delle più serie minacce alla biodiversità marina: per questo la Divisione Subacquea di Marevivo si è immersa nelle acque dell'Isola del Giglio liberandole da una rete fantasma.

L'operazione è stata realizzata dai sub di Marevivo con il supporto della Guardia Costiera-Corpo delle Capitanerie di Porto di Porto Santo Stefano e Isola del Giglio, coadiuvati dai biologi marini di Marevivo che hanno assistito alle operazioni e fatto un'attività di analisi dello stato della rete che era adagiata su un fondale caratterizzato dalle tipiche biocenosi del coralligeno Mediterraneo.

Se a terra le nostre spiagge soffrono a causa della presenza di rifiuti, la situazione è ancora peggiore nelle profondità marine: secondo un rapporto realizzato da FAO e UneP (2009), ogni anno in tutto il mondo vengono abbandonate o perse dalle 640.000 alle 800.000 tonnellate di attrezzi da pesca (reti, cordame, trappole, galleggianti, piombi, calze per mitilicoltura). Il Great Pacific Garbage Patch, più

comunemente noto come "isola di plastica", è costituito per il 46% da attrezzature e reti da pesca. Nel nostro Mediterraneo recenti ricerche condotte in diverse località indicano che gli attrezzi da pesca possono rappresentare la maggior parte dei rifiuti marini registrati, con cifre che raggiungono anche l'89%.

I danni arrecati all'ambiente marino non si limitano all'inquinamento: una volta abbandonate, le attrezzature da pesca diventano vere e proprie trappole che occupano i fondali o che, trascinate dalle correnti, continuano a imprigionare e a pescare mettendo in pericolo la fauna e la flora marina, con il risultato che ogni anno circa 100.000 mammiferi marini e un milione di uccelli marini muoiono a causa dell'intrappolamento in reti da pesca fantasma o per l'ingestione dei relativi frammenti.

Per questo dal 2003 la Divisione Subacquea di Marevivo conduce ogni anno operazioni di recupero di reti abbandonate e di bonifica dei fondali in numerose località italiane, prelevando dal mare in questi anni oltre 9.000 metri di reti abbandonate.

"Questo recupero - ha detto Rosalba Giugni, presidente di

Marevivo - rappresenta il grande lavoro di stretta collaborazione che Marevivo porta avanti da anni con le Amministrazioni e le realtà delle isole minori. Grazie alle indicazioni di un centro immersioni è stata segnalata la rete di 500 mt in una zona limitrofa a una già tristemente coinvolta dal naufragio della nave Costa Concordia e abbiamo deciso di intervenire grazie al supporto di Banor".

"L'intervento della squadra operativa di Marevivo - ha spiegato Massimiliano Falleri, responsabile della divisione Subacquea di Marevivo - si è reso necessario per la caratteristica della secca, ad iniziare dalla sua profondità piuttosto impegnativa - dai 35 agli 80 metri - e dalla lunghezza della rete stessa. I biologi hanno eseguito un'accurata analisi preliminare di alcuni video per valutare gli organismi concrezionati presenti sulla rete. Nelle immediate vicinanze della rete sono state trovate diverse gorgonie che avrebbero potuto essere danneggiate dalla rete stessa: gorgonie gialle, (Eunicella cavolini), gorgonie bianche (E.singularis), gorgonie rosse (Paramuricea clavata) e il corallo d'oro o falso corallo nero (Savalia savaglia). In particolare, le gorgonie

bianche (Eunicella singularis) che avevano iniziato a colonizzare la rete sono state liberate. In prossimità della rete abbiamo riscontrato la presenza di specie protette come il riccio diadema (Centrostephanus longispinus). Nella fase successiva ci siamo occupati soprattutto delle specie rimaste intrappolate nella rete come echinodermi, crostacei, molluschi, platelminti che sono stati prontamente liberati e riportati in acqua".

"La tutela dell'ambiente e l'attenzione verso i temi della sostenibilità - ha dichiarato Giacomo Mergoni, ceo di Banor Capital - sono una priorità per noi di Banor. La nostra offerta si compone infatti di investimenti responsabili con un alto profilo ESG. Da diverso tempo sostieniamo l'Associazione Marevivo nel suo lavoro di tutela e salvaguardia del mare e dell'ambiente, contro l'inquinamento e la pesca illegale. La nostra sensibilità nei confronti di queste tematiche ci ha portati a voler nuovamente presenziare accanto alla Onlus Italiana in questa importante operazione di recupero e di bonifica dei fondali. Banor è lieta di poter dare un supporto diretto ad una giusta causa e di giocare il suo ruolo in questo progetto di recupero di reti fantasma, un problema ancora

sconosciuto a molti, che ogni anno causa non solo inquinamento, ma anche la distruzione della biodiversità marina e la morte di molte specie animali".

"Ringrazio Marevivo per questa preziosa operazione a salvaguardia del mare del Giglio, ma in generale del Mediterraneo - ha affermato il sindaco di Isola del Giglio, Sergio Ortelli -. Il mare è per noi una risorsa fondamentale che va preservata e tutelata. Tante volte, però, questo nostro bene così prezioso viene messo a serio rischio dall'azione dell'uomo. L'associazione Marevivo svolge un'attività di grande importanza e rilievo, specie per le isole minori, perché garantisce la salute del nostro mare e compie un'azione di salvaguardia assicurando fondali puliti e prevenendo danni che potrebbero rivelarsi irreversibili. Noi abbiamo visto in più occasioni quanto l'equilibrio dell'ecosistema marino possa essere interrotto a causa di fattori esterni e sappiamo ancora di più quanto sia delicato. Non ci possiamo permettere di alterarlo. Dunque grazie ancora a Marevivo e grazie a tutti coloro che hanno collaborato a questa operazione".

L'operazione ha visto il patrocinio del Comune dell'Isola del Giglio e la partecipazione del sindaco Ser-

CAROLI



gio Ortelli e dell'assessore Walter Rossi, dell'associazione Underwater Pro Tour Isola del Giglio, International Diving - Giglio, Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera di Porto Santo Stefano e Isola del Giglio. Un ringraziamento alla società di navigazione Maregiglio per la preziosa collaborazione. L'operazione, inoltre, ha goduto del supporto di Banor, società che opera in ambito finanziario e che da anni collabora con Marevivo sponsorizzando alcuni dei progetti a tutela dell'ambiente marino.

Un'altra operazione che dimostra l'importanza di fare rete fra Istituzioni, Associazioni e aziende.

A SUPPORTO DELLA STRATEGIA DELLA CRESCITA ECO-COMPATIBILE

ZIM ha opzionato cinque navi a LNG

Saranno charterizzate verso la fine del 2024 per entrare subito in servizio



HAIFA – ZIM Integrated Shipping Services Ltd. (NYSE: ZIM),

ha annunciato in questi giorni di aver esercitato un'opzione per una

charterizzazione a lungo termine di cinque navi a propulsione ibrida con LNG sulla base di un accordo dello scorso luglio con la Seaspain Corporation. Nel quadro degli accordi sottoscritti inoltre ZIM ha annunciato anche la charterizzazione a lungo termine per dieci unità da 7 mila TEUs, anch'esse conalimentazione a GNL che dovranno essere consegnate nell'ultimo quadrimestre del 2023 e nel prima del 2024.

In sostanza, grazie a questi accordi, saranno messi in linea da ZIM un totale di 15 unità motorizzate dual-fuel con il GNL. Il valore di questa operazione è intorno ai 750 milioni di dollari, riferisce il portavoce della compagnia.

CON UNA SERIE DI PROVVEDIMENTI ANCHE DI SOSTEGNO PUBBLICO

L'energia sostenibile guarda al Sud



MILANO – Il mercato dell'energia continua un rally di aumenti che è partito da 69,91 euro/MWh ed è arrivato a 112,40 euro/MWh.

«Una crescita consistente e continua che potrebbe aver già procurato aumenti del +30% sulle bollette delle aziende e che potrebbe arrivare quest'anno ad un +50% o addirittura ad un +60%» commentano gli analisti di EnergRed(www.energred.com). E.S.Co. impegnata nel sostenere la transizione energetica delle PMI italiane, con un particolare focus sulle fonti rinnovabili e sul solare fotovoltaico.

Tre fattori concorrono a questa dinamica la cui durata non potrà dipendere, o meglio essere mitigata, da alcuna misura nazionale e tantomeno continentale: ildecoupling dei prezzi del gas da quelli del petrolio e da contratti a lungo termine; la crescita dei prezzi dei certificati delle CO₂ (ad oggi una tonnellata di CO₂ viene scambiata a circa 60 euro, ma la direzione è quella segnata dal meccanismo del Border Carbon Adjustment approvato dall'UE, ovvero di 90 euro/tonCO₂); la crescita della domanda legata all'elettrificazione

dei consumi.

«La soluzione per controbattere il fenomeno è nella transizione energetica» sostengono gli analisti di EnergRed.

Ed è proprio la transizione energetica il grande tesoro del Sud, il fattore che renderà le aziende meridionali più competitive di quelle del Nord Italia dove si è invece verificata una vera e propria ecatombe di grandi imprese industriali, che non sono riuscite a saltare sul treno dell'«economia della conoscenza».

«Nonostante il forte rialzo dei prezzi dell'energia, nel Mezzogiorno quella prodotta da fonte solare ha fatto segnare un valore di 102 euro/MWh, nuovo minimo record di costo per le imprese» mettono in evidenza gli analisti di EnergRed.com.

Ma non solo, nel Sud Italia molte sono le leggi regionali che sostengono la costituzione di comunità di «prosumer», produttori-consumatori di energia generata da fonti rinnovabili.

Nella Regione Puglia - ad esempio - una legge ad hoc stabilisce un contributo erogato tramite bando pubblico per la predisposizione del progetto di comunità ener-

tica e di tutta la documentazione necessaria nelle fasi preliminari di costituzione.

In Campania - invece - un buon esempio è quello di San Giovanni a Teduccio, quartiere di Napoli dove attraverso una partnership tra Legambiente, Fondazione Famiglia di Maria e 40 famiglie vessate da situazioni di estrema povertà, è nata la prima comunità energetica solidale d'Italia.

«L'impianto di produzione da 53 kw è dislocato sul tetto della Fondazione per il Sud el'energia è condivisa dalle famiglie: nell'arco di 25 anni si calcola che il totale degli incentivi ricevuti, detratti le spese di gestione, ammonterà a circa 250 mila euro» calcolano gli specialisti di EnergRed.com.

L'E.S.Co. impegnata nel sostenere la transizione energetica delle pmi italiane, con un particolare focus sulle fonti rinnovabili, si propone ora di estendere i benefici all'intero Paese, portando il levelized cost of energy della tecnologia fotovoltaica a 0,05 euro/kWh in tutt'Italia entro il prossimo anno e facendo così del fotovoltaico la fonte di energia più conveniente per le aziende. (AJ-Com.Net)

www.lorenziniterminal.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@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

CON LA PARTECIPAZIONE DEI PIÙ PRESTIGIOSI MAXI INTERNAZIONALI

Partite le regate di Porto Cervo



PORTO CERVO – La stagione delle grandi regate è iniziata in questi giorni con due fondamentali appuntamenti: quello a Porto Cervo per la Rolex Cup e quelli scagliati nell'arco ligure e della Costa Azzurra a partire da Imperia per proseguire a Cannes, Montecarlo ed Antibes. In parallelo settembre è anche la stagione dei grandi saloni nautici, Cannes e Genova, di cui

abbiamo spesso dato notizia.

*

La 31^a edizione della Maxi Yacht Rolex Cup, organizzata dallo Yacht Club Costa Smeralda con il supporto del Title Sponsor Rolex e della International Maxi Association, è iniziata sabato scorso con lo Skippers' briefing seguito dal Welcome Cocktail sulla Ter-

razza dello YCCS. Le regate sono iniziate domenica alle ore 12 e si concluderanno sabato 11 settembre.

La Maxi Yacht Rolex Cup è conosciuta internazionalmente come l'evento di riferimento per i Maxi, uno showcase di innovazione, tecnologia e agonismo al più alto livello e questa edizione è particolarmente sentita, come confermato dalla presenza di ben

44 yacht, dopo il momentaneo stop imposto dalla pandemia nel 2020. Una evidenza di quanto il grande yachting internazionale sia desideroso di riprendere le attività agonistiche.

In ragione delle differenti tipologie di yacht, che vanno dai racer puri ai cruiser racer che permettono ai loro armatori di navigare in crociera così come prendere parte alle regate, la flotta è stata suddivisa in tre Divisioni principali: Supermaxi, Maxi e Mini Maxi. A loro volta le barche sono raggruppate in sotto classi in funzione delle caratteristiche di ciascuna tipologia, con lo scopo di far confrontare tra loro yacht con performance comparabili. Il sistema di compenso per calcolare le classifiche è l'IRC con l'esclusione della classe Supermaxi, dove viene utilizzato l'ORCSy, appositamente studiato per il rating di questo tipo di imbarcazioni.

Nella Divisione Supermaxi spiccano i due splendidi J Class, Topaze Velsheda, yacht che furono progettati per tre edizioni dell'America's Cup tra il 1930 e il 1937. Ad essi si aggiungono il 111 piedi Geist, uno yacht moderno dalle linee classiche, il 115' Shamanna e il 118' Viriella, del socio YCCS Vittorio Moretti con Mauro Pelaschier al timone.

In sostanza, tanti campioni in lizza. E si spera nel buon vento.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Ecco i perché in Turchia

di oltre il 30%".

"Tra l'altro con i turchi non si pone nemmeno il problema del costo del trasporto in quanto comprano "as is where is" a circa il prezzo piano dello scrap (in Turchia più o meno 300 \$/Tons) sobbarcandosi il suddetto costo. La differenza è rappresentata anche dalla capacità di riciclare il risultato della demolizione; le navi militari hanno molto equipment di bordo ad alto valore aggiunto che i turchi recuperano. In pratica, come spesso accade, la differenza è rappresentata dal costo del lavoro e, soprattutto, dal know how che abbiamo ormai perso.

"In sintesi, un produttore di acciaio Italiano paradossalmente ha più convenienza a ricomprarsi il rottame dalla Turchia derivato dalla demolizione delle nostre navi militari anziché farlo in Italia attraverso un demolitore Italiano".

Arriva anche il ferry elettrico

traghetti è stato uno dei pionieri a dimostrare un nuovo approccio. I traghetti danesi Molslinjen stanno diventando i primi nel paese a convertirsi completamente a combustibili fossili. La conversione di due vecchi traghetti al biodiesel, insieme all'introduzione di un traghetto completamente elettrico, consentirà alla linea di ridurre le emissioni di carbonio fino al 96% rispetto alla navigazione con il normale carburante diesel marino.

"Il nostro obiettivo è operare traghetti che non emettano più CO₂ sulle loro rotte. Anche se è solo l'inizio, siamo felici di aver raggiunto la fase di test del biodiesel HVO per una delle nostre rotte di traghetti, poiché è un passo nella giusta direzione verso la nostra ambizione di passare a combustibili sostenibili", afferma Carsten Jensen, ceo di Molslinjen.

I primi test sono iniziati all'inizio di quest'anno su due traghetti lunghi 164 piedi costruiti nel 1998. Il Fenja e il Menja trasportano ciascuno fino a 396 passeggeri insieme a 35 auto e 60 biciclette.

Operano su una rotta dal porto danese di Esbjerg a Nordby sull'isola di Fano. È una corsa di 12 minuti gestita regolarmente durante il giorno. Sulla base del successo del test sul biodiesel, l'azienda sta iniziando una conversione al carburante a partire da questo mese. Hanno in programma di aumentare il biodiesel HVO per tutto l'autunno.

Il biodiesel sarà prodotto dalla società finlandese Neste Oyji e fornito da Bunker One.

Oltre a supportare il proprio piano di riduzione del carbonio, la linea spera di incoraggiare la crescita nella produzione e nell'uso

di biodiesel.

La linea prevede di completare la decarbonizzazione di questa rotta in autunno con l'introduzione del Grotte, un traghetto elettrico costruito in Polonia e che attualmente sta completando l'allestimento e le prove.

Il traghetto elettrico ha le stesse dimensioni dei suoi due compagni di viaggio più anziani con una capacità aggiuntiva per le auto.

Entrerà in servizio entro ottobre.

AdSP con Paroli

da noi e dalla nostra Autorità».

Paroli ha rammentato quanto sia importante, e di grande responsabilità, il ruolo ricoperto dall'AdSP: «il nostro sistema portuale è un compendio industriale e produttivo tra i principali e maggiormente rilevanti della nostra Regione, capace di apportare un valore al territorio affatto scontato anche in termini di PIL».

Per questo motivo «poter lavorare per un Ente come il nostro costituisce l'aspirazione e l'ambizione di molti giovani e noi abbiamo la responsabilità e l'onore di poterlo fare, tutti i giorni. E dobbiamo farlo con l'orgoglio di chi sa di lavorare per una Amministrazione moderna, importante, autorevole e dinamica».

*

Nel suo messaggio ai dipendenti il neo segretario generale di Palazzo Rosciano ha anticipato "che la riorganizzazione della macchina sarà una delle sue priorità". E questo, a seconda di come lo si legge, può sembrare, oltre a una promessa, anche una minaccia. L'AdSP è una macchina complessa, ormai sotto certi aspetti elefantica, con settori che lavorano a tutto regime ed altri che sembrano molto più riflessivi. Paroli lo sa e conosce i suoi polli.

L'obiettivo, da raggiungere con il supporto e la collaborazione dei dirigenti e di tutto il personale - ha detto infatti - "sarà quello di rendere la nostra struttura organizzativa più snella e veloce, maggiormente rispondente agli obiettivi che il nostro Ministero ci ha assegnato e che ci assegnerà nei prossimi anni, più celere nel rispondere alle priorità che ci indicheranno il presidente ed il Comitato di Gestione». La parola snellire può anche avere un significato preciso: si trascinano da mesi gare per assunzioni alcune delle quali francamente poco condivisibili, per non dire superflue.

Fine del pistolotto. E in quanto al Comitato di Gestione, come abbiamo più volte sottolineato, da mesi è monco del rappresentante della Regione. Delle due, una: o non serve perché la Regione non ne capisce, e quindi avanti così; oppure sarà il caso di dare una svegliata cattiva a Firenze. Dai Matteo, provaci tu.

CON L'AVVIO DI UNA MAPPATURA NELLE REGIONI

I lavoratori del mare nei programmi di vaccinazione



ROMA – Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e la Direzione Generale della prevenzione del Ministero della Salute - anche in ragione di un rapporto di collaborazione già consolidato nel tempo - hanno dato impulso ad una mappatura dei marittimi italiani

da vaccinare quantificabile in circa 30 mila unità.

Una categoria, quella dei lavoratori del mare, che con professionalità e competenza garantisce - così come hanno fatto, senza soluzione di continuità, anche durante tutto il difficile periodo dell'emergenza sanitaria - il trasporto delle persone e delle merci, fornendo un apporto

essenziale per il funzionamento dell'economia globale.

Grazie all'azione congiunta della Direzione Generale della prevenzione del Ministero della Salute, che ha richiesto alle Regioni di agevolare l'accesso del personale navigante alla vaccinazione anti-SARS-CoV-2, e del Comando generale delle Capitanerie di porto,

che ha attivato i suoi 15 Comandi regionali che hanno a loro volta intrapreso diretti e proficui contatti con gli Assessorati alla Sanità regionali, il personale navigante è stato così introdotto nella "corsia" prioritaria delle vaccinazioni.

L'attività di mappatura ai fini della vaccinazione dei lavoratori marittimi scaturisce dai contenuti di una recente Circolare ([1]) a firma congiunta del Segretario Generale dell'International Maritime Organization (IMO), dell'International Labour Organization e di altre Organizzazioni delle Nazioni Unite.

La dichiarazione congiunta si propone di sollecitare tutti gli Stati membri a dare priorità al personale navigante nei programmi di vaccinazione Covid-19 nazionali, innanzitutto con la finalità di proteggerlo dalla pandemia in atto ma anche di assicurare loro una libera e sicura circolazione ed un altrettanto libero e sicuro attraversamento delle frontiere quali "Key workers". Una forma di tutela dei lavoratori del mare, quest'ultima, che rafforza i contenuti di uno specifico protocollo, già pubblicato sul DPCM 2 marzo 2021, adottato per agevolare il raggiungimento di una nave per l'imbarco, nonché per lo sbarco ai fini del rimpatrio.

L'iniziativa virtuosa, che attesta l'attenzione rivolta ad una categoria di lavoratori strategica come quella dei marittimi, è stata peraltro comunicata dall'Italia all'Organizzazione Marittima Internazionale che l'ha successivamente circolarizzata a tutti gli Stati membri.



PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)

TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT



SEDE OPERATIVA

REVAMPING GRU

FULL RENTAL

PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24

MANUTENZIONE BANCHINE



AI SALONI NAUTICI CANNES E GENOVA

Ormeggio facile? Si può



CANNES – Non solo barche: ai die saloni nautici che arrivano, ci sono anche interessanti aiuti alla navigazione e specialmente all'ormeggio, croce e delizia per le imbarcazioni medio-grandi nei porti più affollati.

L'incessante attività di ricerca e sviluppo che da sempre caratterizza XENTA, ha portato l'azienda - leader nella progettazione e realizzazione di sistemi di governo e di assetto integrati, adatti a ogni tipo d'imbarcazione - alla realizzazione di un altro innovativo prodotto, in grado di fare la differenza nella guida di uno yacht.

Si chiama X-AID (XENTA Adaptive Integrated Docking) ed è richiedibile in abbinamento col Joystick di manovra XENTA, l'X-DOCK.

L'innovazione del sistema X-AID sta nella capacità di essere adattivo. X-i2, l'unità centrale a cui fa capo il funzionamento del sistema XENTA, grazie a una sofisticata piattaforma inerziale - stima la posizione, la velocità, le accelerazioni e l'orientamento della barca senza la necessità di riferimenti esterni - il software di gestione, raffinatissimo, acquisisce in tempo reale le informazioni e stima le perturbazioni che possono influire sulla sua evoluzione in manovra, generate da vento e correnti marine. L'intelligenza artificiale X-i2 che governa X-AID adatta autonomamente a esse il sistema, cancellando, di fatto, qualsiasi possibile loro interferenza. Oltre a tale notevole capacità, il potente algoritmo di X-AID interviene

sull'abbrivio dell'imbarcazione, agevolandone l'arresto. Il risultato è che, non appena si rilascia il joystick in posizione neutra, la barca viene fermata in modo controllato fino a mantenere la posizione desiderata.

X-AID è un prodotto davvero sorprendente, destinato a segnare un nuovo livello di interazione fra l'uomo e il suo yacht che, grazie a XENTA, fa un importante passo in avanti in termini tecnologici.

A offrire un'esperienza di manovra senza precedenti e senza paragoni, poi, contribuisce in maniera determinante l'X-SELF, altro prodotto novità introdotto da XENTA per la stagione 2022.

X-SELF è il sistema d'ormeggio autonomo di XENTA, in grado di fare entrare e uscire un'imbarcazione dal suo posto barca, volendo senza alcun intervento umano, in tutta sicurezza, con sorprendente precisione, semplicemente attivando il sistema sull'interfaccia XENTA presente sugli schermi di bordo.

Per chi vorrà saperne di più sugli innovativi X-AID e X-SELF, il team XENTA è presente al Cannes Yachting Festival - dal 7 al 12 settembre, Vieux Port - Stand PAN318 - e subito dopo al Salone Nautico di Genova - dal 16 al 21 settembre, Power Village - Stand YE02 - per illustrare tutte le peculiarità sia dei nuovi prodotti sia della propria gamma consolidata: manette elettroniche, sistemi di timoneria elettroidraulica, joystick di manovra, flap e sistemi di controllo remoto.

DOMENICA 19 PER LE BARCHE IN CLASSE LIBERA

Torna il Trofeo Aielli davanti a Livorno



YACHT CLUB LIVORNO

LIVORNO – Si torna a regatare anche nelle acque di Livorno con la XIV edizione del Trofeo intitolato a Gianfranco Aielli, un personaggio che ha lasciato il segno nel circolo. La veleggiata sarà organizzata dallo Yacht Club Livorno con partenza nelle acque antistanti la città per domenica 19 settembre con partenza alle 12.

Il percorso, di circa 13 miglia, sarà il seguente: Partenza (presso Meloria) – Luminella (a sinistra) – Shiplight (a sinistra) – Luminella (a sinistra) – Shiplight (a sinistra) – Luminella (a destra) – Arrivo (presso Meloria).

Le disposizioni della legge italiana (o della bandiera di armamento) circa i requisiti di sicurezza nella

navigazione e le dotazioni di bordo in relazione al percorso previsto e conseguente distanza dalla costa;

Le istruzioni di veleggiata;

Le successive comunicazioni del Comitato Organizzatore;

La normativa anti-Covid in vigore.

Sono ammesse a veleggiare tutte le barche monoscafo con LOA superiore a 6,00 m che rispondono, per le leggi italiane o per quelle della bandiera di armamento, ai requisiti di sicurezza nella navigazione in relazione al percorso previsto dalla veleggiata.

Il Trofeo Aielli sarà assegnato al primo classificato in tempo compensato. Saranno premiati i primi tre classificati di ogni gruppo.

Alle ore 19 di domenica, premiazione per gli equipaggi partecipanti. A seguire cena per armatori e signore.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwardersWilliam
Shepherd
port agents since 1875Via 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.euLOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu

SUCCESSO NEGLI OPTIMIST DELLA SCUOLA VELA MANKIN

Coppa Primavera a Cagliari argento a Mattia Valentini



Nellefoto: La premiazione ed alcuni dei giovanissimi partecipanti.

VIAREGGIO – Bellissima e meritata affermazione di Mattia Cesare Valentini alla XXXVI Coppa Primavera: il giovane timoniere della Scuola Vela Mankin ha chiuso al secondo posto il più importante evento del calendario giovanile nazionale della Federazione Italiana Vela, grazie ad una doppietta di vittorie (nella regata d'apertura e nella sesta prova) e a parziali regolarissimi (1,17,9,5,512,1,3,4,6).

Alla premiazione, introdotta dal presidente della III Zona Corrado Fara, Mattia Cesare Valentini è salito sul podio con l'allenatore Stefano Querzolo, visibilmente soddisfatto, così come il vincitore marsalese Filippo Noteo larivanta classificata Vittoria Bertotti: novità di quest'anno, infatti, è stata la convocazione sul palco anche degli allenatori, segno di riconoscimento del lavoro compiuto dai Club nella preparazione dei ragazzi anche in questo anno difficile.

Bilancio positivo anche per gli altri tre timonieri che hanno rappresentato a Cagliari la Scuola Vela Mankin: Eva Querzolo (43° con un 9° posto nella regata d'apertura su 73 partecipanti alla Coppa Primavera), Giulio Romani ed Ester Bertolani (rispettivamente 39° e 68° alla Coppa del presidente con 78 iscritti).

La Coppa Primavera 2021 si è svolta nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale promossi dalla One Ocean Foundation, nata per la salvaguardia degli oceani attraverso la sensibilizzazione di leader internazionali, aziende, istituzioni e individui, la promozione di un'economia blu sostenibile e il miglioramento della conoscenza degli mari. In questa straordinaria edizione abbiamo completato tutte le prove in calendario, grazie all'organizzazione e alle condizioni meteo offerte da un campo di regata che rappresenta un paradiso per la vela - ha commentato il presidente nazionale FIV Francesco

Ettore -. Siamo anche fieri di aver contribuito al rilancio del territorio. Ora ci apprestiamo a vivere un Campionato cui teniamo moltissimo e che rappresenta la forza del nostro movimento giovanile. I partecipanti sono davvero agguerriti, si avverte il loro ardore agonistico, la voglia di tornare a regatare in un campionato che costituisce l'obiettivo di quest'anno di attività agonistica."

Nel 2018 la XXXIII Coppa Primavera - XIV Coppa Cadetti - XVI Coppa del presidente, il II Meeting Nazionale delle Scuole di Vela e i Campionati Italiani Giovanili in singolo che coinvolsero complessivamente oltre un migliaio di giovani velisti accompagnati dai loro istruttori e da numerosi genitori, furono organizzati dal Club Nautico Versilia, dal Circolo Velico Torre del Lago Puccini e dalla Società Velica Viareggina in collaborazione con la LNI Viareggio, il Comitato Circoli Velici Versiliesi e la Capitaneria di Porto di Viareggio: un'esperienza indimenticabile e un grande impegno organizzativo, non solo per i Circoli ma per tutta la Versilia e la II Zona della Federazione Italiana Vela, ripagato però dal grande successo e dai molteplici riscontri positivi.

NEL FASCINOSO SALONE NAUTICO DELLE PIÙ BELLE NAVI DA DIPORTO

A Cannes le anteprime Benetti

LIVORNO – Il Cannes Yachting Festival in corso dal 7 al 12 settembre fa da cornice al debutto mondiale del nuovo Motopanfilo 37M, in cui lo stile e la tradizione di Benetti si incontrano con quelli di Loro Piana Interiors per vestire completamente gli interni e parte degli esterni del nuovo yacht. Motopanfilo 37M affonda le sue radici nella grande espressione creativa delle navette Benetti tipiche degli anni Sessanta, trovando nel passato un moto di ispirazione che si proietta nel futuro. Il design degli interni è firmato da Lazzarini Pickering Architetti, quello degli esterni da Francesco Struglia in collaborazione con il cantiere.

Sempre a Cannes, la prima unità di Oasis 40M, M/Y Rebeca, yacht dal look avventuroso che esalta il contatto con il mare e l'autenticità di una vita a bordo vissuta con uno stile dinamico e informale, torna sul palcoscenico mondiale dopo l'anteprima di Genova 2020. Le linee esterne sono firmate dallo studio inglese RWD e i raffinati ambienti interni disegnati dallo studio newyorkese Bonetti/Kozerski Architecture.

In esposizione anche l'undicesima unità di Delfino 95, modello di grande successo della categoria Class lungo 29 metri. Giorgio M. Cassetta è l'autore delle eleganti linee esterne, gli interni sono a cura del Benetti Interior Style Department.

Benetti sceglie il Salone di Cannes per il debutto in anteprima mondiale di uno dei suoi più recenti e importanti progetti, Motopanfilo 37M, lo yacht in vetroresina e composito che celebra la storia delle navette degli anni '60 rivista in chiave attuale e si rivolge agli armatori più contemporanei, anche grazie a soluzioni tecniche e stilistiche moderne.

L'exterior design è firmato da Francesco Struglia in collaborazione con Benetti mentre lo studio Lazzarini Pickering Architetti ha

collaborato con il cantiere nella progettazione degli interni di questo moderno yacht, le cui soluzioni tecniche e stilistiche sono in linea con le esigenze degli armatori contemporanei. L'allestimento completo degli interni e di parte degli esterni è firmato Loro Piana Interiors ed è basato sui materiali e tessuti dall'eleganza senza tempo. I materiali scelti sono quelli classici dell'estate e del mare, primo fra tutti il lino: per gli arredi sono stati scelti i toni del bianco caldo "Biancore", con tocchi di blu e malachite, per gli imbottiti e i copriletti è stato invece scelto il Connemara, corposo e resistente mentre il Papeete, nel raffinato Malachite, è pensato per sommier e cuscini. Le righe dei lini Millwood, Devondale e Darjeeling arricchiscono il fondo bianco caldo con toni di blu e giocano con diverse altezze e combinazioni. Gli stessi lini sono declinati nei cuscini decorativi di tutti gli ambienti e i tessuti tecnici ignifugi per outdoor, sempre nelle righe bianche e blu, completano il decoro.

In occasione del debutto al Cannes Yachting Festival anche i complementi d'arredo selezionati insieme allo studio Lazzarini Pickering Architetti saranno a cura di Loro Piana Interiors: plaid in cashmere, tappeti per esterni e tessuti per gli interni.

Accanto al Motopanfilo 37M ci sarà Oasis 40M, che torna sul palcoscenico internazionale dopo l'anteprima di Genova dello scorso anno. Con linee esterne firmate dallo studio inglese RWD e interni disegnati dallo studio newyorkese Bonetti/Kozerski Architecture, rappresenta l'interpretazione di un nuovo concetto di lifestyle che esalta il contatto con il mare e l'autenticità di una vita a bordo dinamica e informale, ma anche chic e raffinata e si rivolge a un armatore che ama viaggiare ed esplorare nuove mete, all'insegna di un lusso informale che

privilegia il contatto costante con la natura. Oasis 40M è la prima barca a proporre OASIS DECK™ che, con un mix unico e inedito di imprescindibili caratteristiche, rappresenta la brillante proposta di Benetti per gli armatori di superyacht. Tra le caratteristiche più importanti ci sono le ali apribili, che aumentano lo spazio disponibile a contatto con il mare ma al riparo dalle onde, una magnifica piscina integrata in una zona di coperta libera vicino al mare e all'interno dell'area dedicata ai momenti di convivialità e una visuale aperta a 270 gradi verso poppa, anche dal salone.

Su Oasis 40M inoltre, la plancia di comando è pensata come uno spazio polifunzionale con vetrate a tutta altezza e una postazione di comando dal design futuristico da dove il capitano insieme all'armatore e ai suoi ospiti possono godere della crociera e decidere la rotta da nuovi punti di osservazione.

In esposizione, infine, ci sarà anche l'undicesima unità di Delfino 95, yacht della categoria Class realizzato in vetroresina e lungo 29 metri. Le linee esterne sinuose e dinamiche, firmate da Giorgio M. Cassetta, si fondono armoniosamente con i luminosi interni sviluppati dal dipartimento di Interior Style di Benetti. L'architettura navale è stata sviluppata dallo studio Plana - Pierluigi Ausonio naval architecture. Lo yacht accoglie 10 ospiti in 4 per gli ospiti del Lower Deck la cabina armatoriale a tutto baglio a prua del Main Deck.

Il Delfino 95, è di proprietà di SeaNet Europe Ltd, azienda leader nel campo della co-ownership di yacht che ha da poco firmato un accordo di collaborazione con Benetti, e che vanta una flotta in continua crescita che conta 4 yacht del Gruppo Azimut/Benetti e propone imbarcazioni nel Mediterraneo, negli Stati Uniti e nei Caraibi.

Baia di Haifa: operativo il nuovo porto



HAIFA – Con l'arrivo della portacontainer da 14.566 TEUs COSCO Shipping Alps, è stato inaugurato operativamente - insieme a una cerimonia istituzionale tenutasi on-line per le restrizioni dovute alla pandemia - è stato inaugurato ufficialmente il nuovo porto israeliano nella Baia di Haifa.

ad Hamifratz, che è stato realizzato in tre anni ed è gestito dalla cinese Shanghai International Port Group (Singapore).

Attualmente il nuovo scalo portuale - riferisce InforMare - inizialmente dedicato al traffico dei container, ha una banchina di 800 metri lineari in grado di

ricevere navi di grande capacità superiore a 18 mila TEUs. Una volta completato il porto, che SIPG gestirà nell'ambito di un contratto di concessione della durata di 25 anni con inizio nel 2021, avrà una capacità di traffico containerizzato pari a circa 1,9 milioni di TEUs all'anno.

CON LA PROPOSTA DI UNA SERIE DI SEMINARI SPECIFICI

Per l'export-import aggiornamenti online

MANTOVA – La proposta è una serie di seminari online per le aziende che operano nell'export-import. Queste aziende - sottolinea una nota della "Professional Academy" di Porto Mantovano - devono quotidianamente affrontare diverse difficoltà: adempimenti doganali poco chiari, norme in continua evoluzione e non sempre facili da applicare, compilazione e preparazione dei documenti da presentare all'Autorità Doganale, individuazione della corretta voce doganale per ogni specifico prodotto, rispetto delle restrizioni imposte da normative specifiche e altro ancora.

Di recente le procedure e gli adempimenti in ambito doganale sono stati sottoposti a molteplici cambiamenti, come le nuove norme sull'emissione dell'EUR1 da parte dell'Agenzia delle Dogane (e la

conseguente necessità di diventare Espiatori Autorizzati), la nuova edizione degli Incoterms 2020 e le prove di avvenuta cessione intracomunitarie?

Come gestire le operazioni con il Regno Unito dopo la Brexit?

Origine preferenziale e non preferenziale delle merci: quali sono le differenze e come individuare la corretta origine del proprio prodotto?

Cosa prevede il nuovo accordo Paneuromediterraneo e quali Paesi riguarda?

Come tutelarsi nel caso in cui la merce venga sottoposta a controlli doganali?

Per dissipare ogni Suo dubbio in materia di Import/Export e fornirLe un supporto pratico su come gestire le procedure doganali, Professional Academy ha realizzato un e-Seminar operativo curato dal dottor Simone Del Nevo, uno dei massimi esperti in materia di diritto doganale, esperto formatore e consulente per varie aziende.



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

TRA IERI E DOMANI A RIMINI CON L'ADSP

Ortofrutta in fiera e progetto Farm to port



Daniele Rossi

Un altro appuntamento da non perdere è la presentazione del Porto di Ravenna e di tutti gli importanti progetti in corso di realizzazione, oggi 8 settembre alle ore 15 presso lo Stand dell'Autorità di Sistema Portuale e della Camera di Commercio. Una occasione di indubbio interesse per gli operatori, gli espositori ed i visitatori che saranno a MACFRUT in quella giornata, per conoscere le grandi opportunità che il Porto di Ravenna è in grado di offrire grazie ai grandi investimenti di cui è oggetto e al potenziamento infrastrutturale dello scalo in atto.

Per domani, giovedì è stata invece organizzata una vista al porto di Ravenna a cui sono stati invitati tutti gli espositori della Fiera.

"Ora che sono stati avviati i lavori dell'HUB Portuale - ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi - dovremo concentrare la nostra attenzione sullo sviluppo e consolidamento dei traffici. Partecipiamo per la prima volta a questa Fiera per rimarcare l'opportunità strategica che il nostro scalo può dare a supporto dei produttori del comparto dell'ortofrutta e dell'agroalimentare della nostra Regione e non solo.

Ravenna è già un porto di riferimento per il sistema agroalimentare del Centro/Nord Italia e grazie agli interventi di approfondimento dei fondali, di ammodernamento degli impianti, di realizzazione di nuove banchine e di nuove aree logistiche, per i quali nei prossimi quattro anni si investirà circa un miliardo di euro, il nostro scalo si candida a diventare l'Hub commerciale più importante in Adriatico. Ringrazio gli operatori che hanno condiviso lo stand con l'Autorità permettendo di presentare Istituzioni ed operatori logistici portuali in maniera unitaria e coordinata."

"Il Rapporto agroalimentare 2020 dell'Emilia-Romagna, presentato qualche settimana fa - evidenzia Giorgio Guberti, commissario straordinario della Camera di Commercio

di Ravenna - ci dice che il 2020 è stato l'anno della pandemia e delle difficoltà, eppure il valore della produzione agricola ha segnato una netta ripresa, mentre l'industria alimentare ha accusato una flessione della produzione, ma ben più contenuta rispetto al complesso dell'economia regionale. Il settore può svolgere un ruolo di traino nella ripresa e l'export, per questo l'obiettivo di consolidare e sviluppare i traffici di prodotti agroalimentari e ortofrutticoli ci ha spinto, insieme all'Autorità Portuale che ringrazio, a cogliere questa opportunità".



ALEXANDRA

LIVORNO
14/09/21

MARY
LIVORNO
21/09/21

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

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



main conference
genoa shipping week

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

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI CONFIDENCE COMMUNICATION

LC3



LC3trasporti.com

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

Mazara, davvero la grande pesca muore?



Ci manda un accorto messaggio dalla Sicilia un lettore di Trapani, F.R. su un servizio apparso di recente sul magazine "National Geographic Italia":

Sono un vecchio pescatore siciliano, che a Mazara del Vallo ha operato anni ed anni sul peschereccio Domenica Madre fino alle coste della Tunisia, sul Mammellone e a Sud di Lampedusa. Ora mi limito a riparare qualche tramaglio o filaccione e sogno i tempi passati. Ma mi ha turbato l'articolo che un amico mi ha ritagliato da un mensile, in cui si parla di definitivo crollo della grande pesca nel canale di Sicilia, ironizzando sugli ex sterminatori di pescispada con le spade che oggi devono contentarsi dei gamberi di fondo. Ma davvero siamo ridotti così?

*

"National Geographic Italia" in effetti ha dedicato parecchie pagine del suo numero di settembre al crollo della grande pesca di Mazara del Vallo, un tempo capitale italiana - e non solo siciliana - con centinaia di barche d'altura. I motivi sono molteplici: la vita disagiata per battute che durano meno 15 giorni, il sempre più violento intervento delle motovedette tunisine e specialmente libiche, con sequestri e maltrattamenti; ma anche l'effettiva concorrenza, sul pesce pregiato, degli allevamenti ittici, che riguardano addirittura tonni e pescipasta. Caro amico pescatore, i tempi de "Il vecchio e il mare" di Ernest Hemingway sono passati da svariate decine d'anni: e conoscendo bene come si viveva sui pescherecci negli anni '60 tra la Sicilia e la Tunisia, non c'è molto da rimpiangere. Accontentiamoci della vignetta, che elenca (per la corrosiva matita di Borroto Galbes) l'evoluzione sognata dai pescatori di una bella battuta in alto mare.

IL RACCONTO DEL CAPITANO DI VASCELLO GIANFRANCO BACCHI

Al comando di nave "Vespucci"



Nella foto: Il capitano di vascello Bacchi.

Navale, il comandante ripercorre incarichi e incontri più significativi che in trent'anni lo hanno portato, un passo alla volta, a coronare il sogno che aveva da ragazzo: tornare sulla nave su cui si era imbarcato per la prima volta da allievo nel 1989 e diventare comandante.

Destino non comune per gli ufficiali di Marina: pochi quelli che riescono a "chiudere il cerchio" tornando lì, dove tutto ha inizio quando, al termine del primo anno dell'Accademia avviene il battesimo del mare con l'imbarco su nave Vespucci, momento che lascia segni indelebili nel carattere e nei ricordi, traccia la rotta e forma veri marinai e veri equipaggi.

Ancor di più con la campagna d'istruzione del 2020 raccontata nel volume, caratterizzata dall'insorgere della pandemia, che costringe la Marina a riprogrammare il previsto giro del mondo in un saluto all'Italia nei mari che la circondano: senza le soste in porto e le tradizionali visite a bordo è stato forte l'incremento della formazione e l'affiatamento del corso Esperia. Questo il nome che gli allievi ufficiali hanno scelto per il loro corso, ispirati dai sentimenti di vicinanza alla nazione in un momento drammatico: secondo la tradizione è così che gli antichi greci chiamavano l'Italia.

Un vissuto quotidiano intenso ed appassionante che ha il sapore dell'impresa e che evidenzia cosa insegna a tutti i marinai il motto di nave Vespucci "Non chi comincia, ma quel che persevera": impegno, sacrificio e dedizione possono consentire a tutti di conseguire i propri obiettivi e di raggiungere il proprio, personale, punto più alto.



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.



portatori di handicap con una scuola di vela attrezzata di imbarcazioni omologate, piccola gru donata da OLT proprio per i disabili, uffici, bagni e spogliatoi a norma anch'essi dono di imprese, istituzioni, dalla stessa Autorità Portuale.

Malgrado le stesse autorità che hanno firmato i sequestri abbiano promesso una rapida sanatoria, l'estate è passata senza interventi, i disabili sono rimasti a terra, gli articoli sui giornali non hanno avuto risposte, se non di un piccato funzionario dell'AdSP. Oggi però registriamo un intervento significativo: il difensore civico della Toscana, dottor Sandro Vannini, ha scritto a tutte le istituzioni regionali richiamandole alla ragionevolezza e all'assunzione di responsabilità sulla kafkiana vicenda. Ecco la nota, riportata anche dalla stampa locale:

*

"Apprendo dalla stampa che a seguito di un provvedimento dell'AdSP del Tirreno Settentrionale i due pontili galleggianti allestiti presso la base dell'Assonautica sono stati rimossi perché abusivi.

"Comprendo e condivido la necessità di intervenire nei confronti dell'abusivismo su tutte le sue forme; tuttavia non possiamo dimenticare la funzione specifica di questi pontili che da oltre trent'anni sono stati utilizzati per le operazioni di imbarco e sbarco dei ragazzi che partecipavano alla scuola di vela per disabili ospitata nella base.

"Ci impone a tutte le istituzioni coinvolte di trovare una soluzione che, nel rispetto della normativa in materia, consenta la completa ripresa dell'attività dell'Assonautica, che si è sempre posta al servizio delle numerose associazioni che opera a favore di centinaia di ragazzi fragili, con disabilità diverse.

"Proprio mentre i nostri atleti con disabilità fisica stanno dimostrando ai giochi paralimpici di Tokyo come lo sport e il gruppo possano essere determinanti per non arrendersi e superare barriere che possono sere abbattute, noi non possiamo lasciare che un'esperienza pluriennale come questa termini qui, e che venga impedita una così importante opportunità di socializzazione, integrazione e libertà per la vita dei nostri ragazzi che quotidianamente sono costretti ad affrontare ostacoli.

"Ringrazio tutti per la collaborazione e confido nell'individuazione di una soluzione che consenta alle associazioni di riprendere la propria preziosa attività in completa legittimità rispetto alla disciplina dell'uso del sedile demaniale".

Poco da aggiungere all'amara vicenda: se non che ad oggi tutte le istituzioni coinvolte non hanno mai preso posizione sulle accorate proteste piovute dalle associazioni disabili, dalle imprese supporter e dalla stampa. La base dell'Assonautica messa in crisi con il blocco dei pontili e dei loro accessori (spogliatoi, bagni e uffici usati per i disabili e la Protezione civile) è tra l'altro da anni usata anche dalla stessa Capitaneria, Vigili del Fuoco, parco della Meloria, Crocerossa, militari della brigata Folgore e altre istituzioni. Tutte però zitte e defilate...

LA GAZZETTA MARITTIMA

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@lagazzetamarittima.it
www.lagazzetamarittima.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



Asciutta all'USP
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica


-- ALL'INTERNO --

Progetto pilota di CIRCLE con San Giorgio (TSG) e CarBox.

a pag. 2

Sogesid collabora sui porti Adriatici.

a pag. 2

DSV acquisisce Global Integrated.

a pag. 2

Torna il Cacciucco Pride.

a pag. 2

Rilancio in sicurezza delle banchine.

a pag. 3

DHL assume 800 dai ruoli temporanei.

a pag. 3

Oristano, VIA concessa all'hub GNL.

a pag. 3

Brigata San Marco a Brindisi nell'"Italian Port Days".

a pag. 4

Partiti i lavori per la nuova "Sphere".

a pag. 4

Rimossa una rete di 500 metri.

a pag. 5

ZIM ha opzionato cinque navi a LNG.

a pag. 5

L'energia sostenibile guarda al Sud.

a pag. 5

Partite le regate di Porto Cervo.

a pag. 6

I lavoratori del mare nei programmi di vaccinazione.

a pag. 6

Ormeggio facile? Si può.

a pag. 7

Torna il Trofeo Aielli davanti a Livorno.

a pag. 7

Coppa Primavera a Cagliari argento

a pag. 7

a Mattia Valentini.

a pag. 7

A Cannes le anteprime Benetti.

a pag. 7

Baia di Haifa: operativo il nuovo porto.

a pag. 8

Per l'export-import aggiornamenti online.

a pag. 8

Ortofrutta in fiera e progetto Farm to port.

a pag. 8

Mazara, davvero la grande pesca muore?

a pag. 9

Al comando di nave "Vespucci".

a pag. 9

Disabili: medaglie a Tokyo, schiaffi a Livorno.

a pag. 9



120 YEARS Anniversary YOUR PARTNER SINCE 1899

SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.

Via del Botteghino, 2/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph.: +39 055 52191

www.savindelbene.com | headquarters@savindelbene.com

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

L'assurdo: rottamiamo

avevano ottenuto tutte le certificazioni nazionali e internazionali per rottamare, i casi che si sono concretati si contano sulle dita di una mano. L'ultima notizia, che abbiamo recentemente riferito, è dell'invio in Turchia di navi militari italiane da demolire, mentre i nostri siti autorizzati restano pressoché deserti.

Perché tutto questo?

Una spiegazione la fornisce su queste stesse pagine l'analista Fabrizio Vettosi, esperto in materia. In sintesi: i costi esagerati in Italia, che derivano non dalla sete di lucro delle aziende ma dal costo del lavoro per la burocrazia e dalla infinita serie di permessi, controlli, sovrapposizioni di competenze eccetera, che ci distinguono. E così non solo si perde prezioso lavoro e preziosa materia prima - oggi a costi stratosferici - ma anche la faccia con il mondo.

Tanto acciaio (con le inique)

non funziona. Ed è inutile che a Cernobbio si riunisca l'"intelligenza" del Paese (auto-presunta) quando poi i veri disastri non si affrontano.

I fatti: secondo un report di Libero Economia del 1° settembre, i depositi portuali italiani sono pieni di ferro ed acciaio che nessuno si azzarda a comprare non solo per il prezzo alle stelle, ma anche perché sono scattate misure "protettive" italiane con penali del 25% per chi acquista materiali ferrosi dall'estero. Compresi quelli delle demolizioni di navi italiane in Turchia: dove le invia anche lo Stato italiano, lasciando a secco i nostri demolitori i cui costi indotti (tra tasse, burocrazia, e orpelli vari) sono del tutto fuori mercato.

Dicono che ad ottobre finiranno

le "inique sanzioni": intanto si perdono posti di lavoro, appalti e anche la faccia. Allegria!

Assiterminal: due risultati

doppio risultato: il primo, nonostante nove mesi di gestazione, è il frutto di un lavoro avviato a luglio del 2020 con l'allora MIT e MEF e grazie a un gran lavoro di squadra tra aziende, manager e lavoratori (a noi associati e non, ma questo è il nostro stile) che hanno dimostrato capacità di vera "resilienza" sul lavoro e trasparenza nell'interlocuzione con le istituzioni e la politica; il secondo, grazie alla condivisione serrata sin dai primi mesi di quest'anno con ANCIP, sindacati, Assoporti esponenti politici e Ministeriali, giornalisti e appassionati del cluster (chiamiamoli così) con cui caparbiamente siamo riusciti a tagliare questo traguardo, che ora apre l'iter di conversione e una stagione ricca di sfide, che si possono richiamare in alcuni titoli, i seguenti:

• Lavoro: formazione, riqualificazione, innovazione, ma anche autoproduzione e lavoro usurante: anche il nostro è un settore da modernizzare e efficientare ma avendo ben presente le peculiarità e le prerogative che lo rendono ancora oggi un'industria trainante nel settore della logistica e dei trasporti, con solide professionalità, fondata su principi normativi e organizzativi perfettibili ma ancora attuali ... dubitate di chi la pensa tanto diversamente...

• PNRR: corretta allocazione delle risorse attraverso percorsi condivisi pubblico-privato individuando priorità negli investimenti e avendo chiaro quale sviluppo producano. Per questo stiamo lavorando a una task force che aiuti le nostre aziende anche nel dialogo con le istituzioni. E non dimentichiamo le riforme ... senza quelle altro che NGEU!

- Digitalizzazione e cyber: uscire dalla frammentazione della pluralità degli attori per creare una vera PLN anche per rafforzare la sicurezza dei dati che sottendono all'enorme business della distribuzione di merci e persone.

- Tagliando della riforma della 1.84/94 e accelerazione per un vero "sistema" della/e portualità italiana.

C'è ancora tanto altro - conclude la nota - che continueremo a affrontare dialogando, attraverso proposte concrete, condividendo e distinguendoci a seconda di come la penseremo ma con la chiara consapevolezza delle prerogative di un terminalista e di un'impresa portuale".

Il bando per la sostenibilità

tazione delle iniziative Green di alcune AdSP.

CONSIDERATO che - dice il bando - con la dotazione finanziaria di 170 milioni dell'Asse D "green ports" del Programma di azione e coesione "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 sono in corso di realizzazione interventi sostenibili da un punto di vista ambientale ed energetico nei porti delle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia; CONSIDERATA pertanto l'opportunità di limitare l'accesso al finanziamento del PNRR ai porti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale, Mar Adriatico Settentrionale

VISTE le Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali (DEASP) sono stanziati 270 milioni di euro.

I settori interessati al bando sono evidenziati nella allegata tabella.

BOLZONI

The Material Handling Group

Con 6 stabilimenti produttivi in Italia, Finlandia, Germania, Stati Uniti e Cina, 20 filiali dirette e rivenditori in ogni continente, Bolzoni è un gruppo multinazionale e una delle realtà più dinamiche nel settore della movimentazione industriale.

Attraverso i marchi di prodotto BOLZONI AURAMO e MEYER, il gruppo offre una gamma completa di attrezzature per carrelli elevatori, forche e piattaforme elevatrici progettate per ottimizzare ogni specifica necessità di movimentazione



BOLZONI S.p.A.
29027 Casoni di Podenzano (Piacenza) Italy
Tel: +39 0523 55 55 11
Fax: +39 0523 52 40 87
www.bolzonigroup.com

Bolzoni Italia Srl
Via Del Mandorlo, 28
59100 Prato - Italy
Tel: +39 0574 57 13 53
Fax: +39 0574 57 15 17
www.bolzonigroup.com

BOLZONI AURAMO
MEYER
since 1953 Made in QUALITY

1921
2021



Ignazio Messina & C.

FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921



HIGHLY SPECIALIZED
PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO
TRANSPORT SERVICES

WWW.MESSINALINE.IT