

LA LOTTA CONTRO IL VIRUS CON DHL

CON LA COLLABORAZIONE DEL GRUPPO D'AMICO CHE USERÀ LE PROPRIE NAVI

Com'è cambiato il settore logistico dopo il Covid-19

Distribuite più di 200 milioni di dosi di vaccino in più di 120 paesi con oltre 9 mila voli - Dal 2022 altre 7-9 miliardi di dosi all'anno anche per rallentare le mutazioni - Consegne last mile e stoccaggio costante di vaccini



Mario Zini

MILANO - È passato più di un anno dal giorno in cui il mondo si è svegliato con la notizia di un nuovo virus, il SARS-COV-2. Quella che è seguita è stata la più grande crisi sanitaria globale degli ultimi cento anni. Ogni aspetto della società ha subito un mutamento importante e l'industria logistica ha giocato un ruolo fondamentale nella gestione della supply chain degli strumenti fondamentali per gestire l'emergenza sanitaria: medicine, dispositivi medici, vaccini, kit di test, DPI.

Fino ad ora, DHL ha distribuito più di 200 milioni di dosi dei vaccini autorizzati in oltre 120 paesi - riferisce il rapporto del grande network logistico - coinvolgendo oltre 9 mila voli e 350 strutture. Per dare il via a una strategia di distribuzione efficace, DHL ha stretto collaborazioni con aziende del settore farmaceutico ed enti (segue a pagina 8)

Combustibili una "Mission for Shipping"

ROMA - La "Mission for Shipping" - scrive in una sua nota Confitarma - mira a sostenere la cooperazione pubblico-privato e l'aumento della spesa in ricerca e sviluppo necessaria alle navi oceaniche per la transizione a combustibili e sistemi di propulsione a zero emissioni di carbonio, al ritmo richiesto affinché l'industria si decarbonizzi completamente, in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici.

La "Mission for Shipping" fornisce un riconoscimento importante e tempestivo dell'urgente e fondamentale necessità di accelerare la ricerca e lo sviluppo di tecnologie a zero emissioni di carbonio sia dal settore pubblico che da quello privato, che sarà vitale per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di riduzione di CO₂ che sono già stati concordati per il settore marittimo globale presso l'Organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite (IMO).

Il "Fondo per la ricerca ma-
(segue a pagina 8)

CONSEGNATA DAL CANTIERE CINESE JINLING

"Eco Catania" a Grimaldi

È la quinta unità ro-ro ibrida della nuova classe GG5G della flotta partenopea e servirà presto la Sicilia



NAPOLI - Un nuovo gigante green navigherà presto nel Mediterraneo con la livrea verde del Gruppo Grimaldi. È stata consegnata in Cina la Eco Catania, la quinta delle dodici navi ro-ro ibride della innovativa classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere Jinling di Nanjing.

Come recentemente certificato dal RINA, se comparate a generazioni precedenti di navi ro-ro, le unità di questa classe hanno indici di efficienza energetica anche di sette volte migliori. Per le loro eccezionali performance ambientali, le navi GG5G sono le unità ro-ro per il trasporto di corto raggio più ecofriendly al mondo, oltre che le più grandi.

Proprio come le quattro unità gemelle già in servizio, la Eco Catania, che batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente (segue in ultima pagina)

ALLA PRESIDENZA DELL'ADSP DELL'ADRIATICO NORD

Insediato Fulvio Lino Di Blasio

Il presidente: "Necessario lavorare in modo condiviso sui molti dossier aperti per una nuova stagione di sviluppo"



Fulvio Lino Di Blasio

VENEZIA - Il neo-presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio ha tenuto la conferenza stampa di insediamento dopo la nomina formalizzata il 28 maggio scorso con la sottoscrizione del decreto firmato dal ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini.

(segue a pagina 8)

IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI DI OGGI È
★ (A PAGINA 5)

Mammaiut! Via la plastica usa e getta



La realtà



LIVORNO - Dice un vecchio proverbio livornese: "Agli zoppi, calci negli stinchi". Pare che sia il principio più caro ai coloni di Bruxelles. Che in piena crisi economica dell'Europa, e specialmente dell'Italia, ci hanno messo il coltello alla gola perché entro poche settimane vengano totalmente

A.F.
(segue in ultima pagina)

LIVORNO - Le cose, inutile ripeterlo, non sono mai buone o cattive di per sé. È l'uso che ne facciamo a determinare il loro grado di utilità piuttosto che di pericolosità. Si vedano le mascherine anti-Covid: sono state per mesi il "mantra" dell'obbligo per la salute generale, comprate a caro prezzo in tutto il mondo (con le truffe che ci sarebbero state e sono (segue in ultima pagina)

DOMANI IL PRIMO SCALO E LA CERIMONIA IN FORTEZZA VECCHIA

AMERIGO arriva in TDT con CMA CGM "Dalida"

LIVORNO - Con moto uniformemente accelerato, il Terminal Darsena Toscana sta giocando le sue valide carte per superare la crisi dei traffici legata alle devastanti conseguenze della pandemia. Domani, giovedì 10 attracherà al terminal la prima nave del servizio marittimo AMERIGO operata dall'armatore CMA CGM, la fullcontainer "Dalida".

Per fornire alcune indicazioni sul
(segue in ultima pagina)



Nella foto: CMA CGM "Dalida".

MILANO - La decarbonizzazione nel trasporto marittimo è un fattore chiave e d'Amico Group ha avviato un joint industry project (JIP) insieme a Trafigura, ABS, RINA, il Fuel Oil Bunker Analysis Advisory Service (FOBAS) di Lloyd's Register, il Registro Liberiano e Man Energy Solutions, per testare le nuove miscele di biocarburante (B30) a bordo delle sue navi, con l'obiettivo di valutarne l'impatto in termini di emissioni e rispondere in anticipo ai nuovi standard fissati da IMO.

Il progetto punta a calcolare la possibile riduzione delle emissioni di CO₂ attraverso una "strategia di ciclo di vita", utilizzando la cosiddetta analisi well-to-wheel (WTW), dall'acquisizione della materia prima alla sua combustione durante la navigazione, per confrontare le prestazioni dei biocarburanti e quelle dei tradizionali combustibili fossili. Inoltre, il test servirà a valutare la stabilità e la degradazione del biocarburante in relazione al tempo di stoccaggio e alle emissioni di NOx al fine di confermare che l'uso del biocarburante B30 non influisce sulla certificazione Tier II dei motori, oltre a misurare gli effetti e i miglioramenti sugli indici EEXI e CII adottati come misure di abbattimento delle emissioni a breve termine dall'IMO.

I test saranno effettuati sulle navi "Eco" LR1 (Long Range1) di d'Amico, Cielo Bianco e Cielo di Rotterdam già conformi alla fase 2 dell'EEDI (Energy Efficiency (segue in ultima pagina)



**Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.**

**IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI**

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

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

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

uffici nei porti principali

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS
POMPE E PARTI DI RICAMBIO

**POMPE
E UNITÀ COMPLETE**

**PARTI DI RICAMBIO
E ACCESSORI**

**SERVIZI
E MANUTENZIONI**

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

PRESENTATA DAL COMUNE DI LIVORNO

Festa “Straborgo 2021” in Borgo Cappuccini

Una nuova manifestazione d'estate in un quartiere storico



LIVORNO – È stata presentata al Cisternino la prima edizione di Straborgo, il nuovo evento dell'estate livornese voluto dall'amministrazione cittadina e organizzato dalla Fondazione L.E.M.. Si terrà a Livorno, nel quartiere di Borgo dei Cappuccini, dal 1° al 4 luglio prossimi.

Sarà una quattro giorni di concerti, mostre mercatini con gran finale incentrato sulla gara remiera Coppa Risi'atori, dal triplice intento: promuovere e celebrare la tipica gara remiera e accendere i riflettori sull'identità culturale di uno dei quartieri che più riflettono l'anima di Livorno e per ultimo, ma non meno importante, offrire tre giorni di buona musica alle fasce più giovani, le più colpite dalla pandemia.

Erano presenti alla conferenza stampa di presentazione il sindaco Luca Salvetti, l'assessore al turismo e commercio Rocco Garufo, il vicepresidente della Fondazione L.E.M. Adriano Tramonti e il leader del gruppo The Zen Circus, Andrea Appino.

“Nelle ultime settimane - ha sottolineato il sindaco Luca Salvetti - ho partecipato a quattro conferenze stampa di presentazione di eventi e, probabilmente, Livorno è la città che nell'estate che sta per iniziare avrà il maggior numero di eventi spettacolari. Sono convinto che lo spirito e lo stato morale delle persone si possano coltivare e far crescere regalando momenti di benessere. La città di Livorno offre una qualità di vita elevata sotto tutti i punti di vista e partendo da questo elemento non posso che essere soddisfatto di questo nuovo evento dell'estate livornese, che ha l'obiettivo di valorizzare un antico quartiere cittadino. Una zona di Borgo Cappuccini continua a pulsare come nei tempi passati e noi partiamo da lì, con questa festa, per recuperare lo spirito che ha da

sempre contraddistinto questa parte della città”.

“Tutto è partito circa due anni fa con l'intento di valorizzare il quartiere durante le gare remiere della Coppa Risi'atori”, ha ricordato l'assessore Rocco Garufo. “Ma questo è stato solo il punto di partenza per costruire un evento permanente che veicoli l'identità e la cultura di Livorno attraverso uno dei suoi quartieri più caratteristici. Un progetto che mette insieme tradizione e innovazione, aprendosi in particolare alle fasce più giovani, le più colpite dalla pandemia, con tre concerti pensati proprio per loro”.

Il vicepresidente del L.E.M., Adriano Tramonti, ha rimarcato il valore delle sinergie che si sono attivate all'interno del quartiere. “Questo - ha aggiunto - rappresenta un modello di utilizzo delle realtà territoriali come strumento e veicolo di promozione turistico-culturale che come L.E.M. porteremo avanti nei prossimi anni”.

*

Ecco il programma di Straborgo in sintesi: ricca e dislocata la proposta delle iniziative.

Si parte dai tre concerti in Piazza Mazzini: Ariete (1° luglio), Frah Quintale (2 luglio) e Zen Circus (3 luglio).

Il 4 luglio Straborgo 2021 guarda invece alla tradizione della Coppa Risi'atori con una diretta tv rimandata su maxischermo della gara dei Gozzi a 10 remi e una cena di festeggiamento con tutti i circoli nautici.

In Borgo dei Cappuccini troverà collocazione la mostra fotografica di Stefano Pilato Bar Orione Borgo dei Cappuccini, la Gente di un Rione, una vera e propria rassegna di volti, persone e personaggi storici del quartiere.

All'interno del Parco Centro Città, dal 1° al 3 luglio, le proiezioni di lungometraggi dell'associazione

Le salon du Cinéma e il 4 luglio lo spettacolo di narrazione Blocco tre di e con Fabrizio Brandi.

Ci sarà spazio anche per la street art dell'associazione MuraLi che il 3 luglio, all'altezza di Via San Carlo 167, inaugurerà un nuovo murale realizzato dall'artista Francesco Camillo Giorgino, in arte Millo.

Per tutti e quattro i giorni della manifestazione, nell'area di Porta a mare, le proposte di spettacolo per famiglia del Consorzio Porta a Mare e la mostra fotografica Un lampo nella notte. Storie di mare e di uomini di Bianca Maria Monticelli con testi di Elisabetta Arrighi.

Infine, per tutti e quattro i giorni dell'evento anche la proposta di prodotti artigianali della Cooperativa Sociale Brikkebrakke (via Verdi 136) e degli operatori dell'ingegno in piazza Mazzini.

Le iniziative si terranno dalle 19.00 alle 24.00.

Già da domenica scorsa sono in prevendita su <https://dice.fm> i biglietti per i concerti al prezzo simbolico di 5 euro.

Tutti gli spettacoli saranno a prenotazione obbligatoria con posto a sedere.

Per maggiori informazioni: <http://www.straborgo.it>.

DAL PROSSIMO 26 GIUGNO

MSC Crociere anche in Spagna

MSC Grandiosa inserirà Barcellona nel proprio itinerario settimanale - A partire dal 30 luglio la nave farà tappa anche a Valencia



GINEVRA – MSC Crociere ha annunciato che a partire dal 26 giugno riprenderà le operazioni in Spagna con l'ammiraglia della flotta MSC Grandiosa, che farà tappa settimanalmente a Barcellona. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia.

La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della Compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 40 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA,
VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**

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

CON UNA MAGGIORE CAPIENZA E SERVIZI ANCORA PIÙ COMODI

MSC Crociere, nuovo terminal nascerà a Barcellona

La Compagnia ha avuto l'ok a costruire e gestirlo nel porto catalano - Entrerà in servizio nel 2024

GINEVRA – MSC Crociere ha ottenuto dal CdA del porto di Barcellona l'approvazione finale per la costruzione e la gestione di un nuovo terminal crociere in esclusiva. La concessione prevede la realizzazione di un terminal inno-

vativo di 11.670 metri quadrati che MSC Crociere avrà in gestione per 31 anni. Il valore dell'investimento finale da parte di MSC Crociere per il progetto del nuovo terminal, che sarà operativo a partire dal 2024, è stimato in 33 milioni di euro. A breve

inizieranno i lavori di costruzione.

“Siamo soddisfatti di poter contare su questa nuova concessione a Barcellona, città strategica non solo per la divisione crociere, ma anche per l'intero Gruppo MSC, con le attività cargo e traghetti. Il

nuovo terminal crociere è un'ulteriore testimonianza dell'impegno di lunga durata del Gruppo MSC nei confronti della città di Barcellona e della Catalogna” ha dichiarato Pierfrancesco Vago, executive chairman di MSC Cruises. “Insieme al

famoso architetto catalano Ricardo Bofill costruiremo un nuovo terminal all'avanguardia, destinato a diventare un punto di riferimento per la bellissima città di Barcellona e a generare un impatto economico ancora più rilevante grazie ai nostri ospiti sempre più numerosi che raggiungeranno Barcellona per imbarcarsi su una delle nostre navi, molti dei quali trascorreranno ulteriori giorni in città prima o dopo la loro vacanza a bordo”.

Il progetto del nuovo terminal dimostra anche l'impegno di MSC Crociere per la sostenibilità ambientale, in quanto la struttura sarà dotata di impianti di alimentazione a terra e potrà effettuare operazioni di bunkeraggio di Gas Naturale Lique-

fatto (GNL), il combustibile fossile considerato tra i più puliti al mondo.

Questo progetto permetterà a MSC Crociere di consolidare la propria presenza a Barcellona, che è già uno dei porti più importanti del Mediterraneo occidentale in cui opera la Compagnia.

Il nuovo terminal sarà dotato di impianti di alimentazione a terra e sarà adibito alle operazioni di rifornimento di GNL, permettendo così a MSC Crociere di schierare a Barcellona un numero maggiore di navi di nuova generazione con il minor impatto ambientale, compresa MSC World Europa, la prima nave da crociera della Compagnia alimentata a GNL che entrerà in servizio alla fine del 2022.



Torna in vita il silos Matarrese a Livorno



Adesso l'ex silos torna a vivere e a fornire al porto un insieme di locali funzionali a molti usi. Se ne parlerà all'inaugurazione: non escludendo alcune piacevoli sorprese.



Tartaruga in difficoltà per granchi parassiti

A man wearing a white polo shirt with "COSTIERA" printed on the back and a blue baseball cap is holding a large sea turtle on a boat. The turtle is resting on the boat's surface, and the man is pointing at its shell. The background shows the blue water of the sea.

Nella foto: Una fase dell'operazione.

U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

delcoronascardigli.com

**YOUR TRUST
IS OUR SUCCESS**

Oil & Gas

- On-shore transports
(Domestic & Handling at site)
- Off-shore transports (Air, Sea, Bulk)
- EHS & Quality compliance
- Risk Management & Risk Assessment

Civil Constructions

- Specialized logistics planning expertise
- Expediting

Mining & Tunnelling

- Heavy Lifts
- Rigging and Skidding

Machinery

- Oversized cargo, static/rolling/on tracks
- Pre-shipment inspections
- Spare parts urgent handling & delivery

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

RISULTATI DEL TRIMESTRE IN LINEA CON LE PREVISIONI

RINA in crescita anche per linee esterne

In pipeline una serie di acquisizioni nel breve-medio periodo basate su digitalizzazione e principi ESG



Ugo Salerno

GENOVA – RINA, multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica conferma anche nell’anno in corso il trend positivo dei propri risultati finanziari.

Nel primo trimestre 2021 l’azienda ha registrato un andamento

dei ricavi pari a circa 121 milioni di euro, in linea con il budget e nonostante il permanere delle incertezze e delle complessità legate alla pandemia. L’andamento delle business unit e la raccolta ordini a quasi 200 milioni di euro permettono di confermare la guidance economico-finanziaria per il 2021. La copertura dei backlog a livello di gruppo risulta pari all’85% e la Performance Finanziaria Netta è in linea con le previsioni.

RINA ha inoltre confermato la tendenza alla crescita anche per linee esterne acquisendo a marzo 2021 Interconsulting Engineering, società italiana di ingegneria attiva nel settore Spazio & Difesa.

Ugo Salerno, presidente e ceo di RINA, ha dichiarato: «Per il nostro sviluppo abbiamo predisposto un piano di crescita sia organica sia inorganica. A questo proposito abbiamo in pipeline alcune acqui-

sizioni che andremo a perfezionare nel breve-medio periodo. Coerentemente con le nostre direttrici strategiche, abbiamo identificato oltre 70 potenziali aziende target soprattutto in ambito Spazio e Difesa, Cybersecurity, Sostenibilità, Food ed Energy, con un’attenzione particolare sull’offshore wind».

Il 2021, con l’incedere del piano vaccinale e con gli investimenti previsti da importanti programmi di rilancio come il PNRR, pone le basi per una promettente ripresa economica globale su trend - quali le energie rinnovabili, la digitalizzazione e le tecnologie legate all’idrogeno - che RINA ha identificato come cardini per le sue scelte strategiche nei prossimi anni.

I numeri confermano il valore delle scelte strategiche di RINA, basate sui principi ESG: la forte spinta alla digitalizzazione di servizi e processi; la valorizzazione

delle persone, vero e proprio asset irrinunciabile dell’azienda e il posizionamento come player di rilievo per la transizione energetica e la decarbonizzazione delle filiere. A conferma dell’impegno su questi temi recentemente è stata creata all’interno dell’azienda un’unità dedicata: la “Carbon Reduction Excellence”.

L’assemblea dei soci di RINA ha approvato il bilancio 2020 che vede i ricavi netti al 31/12/2020, pari a circa 495 milioni di euro, in crescita di circa il 4% rispetto al 2019.

Parallelamente, l’utile netto al 31/12/2020 è salito a 4,5 milioni di euro contro i 3,1 milioni di euro del 2019. La Posizione Finanziaria Netta è scesa a -124,5 milioni di euro, con una conseguente riduzione della leva a 1,94.

I risultati 2020, positivi anche in virtù dell’andamento dei mercati di riferimento, sono frutto della solidità del business e della capacità dell’azienda di rimodulare strategie e modelli operativi e di accelerare processi di cambiamento già in atto sfruttando tecnologia e lavoro da remoto.

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 LE ULTIME GENERAZIONI DI CHIP

Ancora passi in avanti per la guida autonoma



Nella foto: il LIDaR.

SEUL – La pandemia ha colpito duro, tra gli altri settori, anche quello della produzione dei chip, i “miracolosi” micro-cervelli che ormai sono alla base di tutte le applicazioni dell’elettronica avanzata, a cominciare dai telefonini per finire alle auto.

E proprio nel settore delle automobili, la crisi produttiva ha fatto rallentare le sperimentazioni sui sistemi di guida autonoma che sembravano ormai lanciamissili per conquistare il mercato.

Che ci sia qualcosa ancora da perfezionare lo hanno dimostrato i recenti problemi di Tesla, all’avanguardia (ma non unica) nel campo. Il punto debole rimane la capacità totale dei sistemi di rilevamento degli ostacoli a fronte di ostacoli improvvisi: ma anche il sistema delle batterie è spesso apparso a rischio incendio.

Adesso avanza però un apparato, il LIDaR (Light Detector and Ranging) che installato sul tettuccio dell’auto è in grado attraverso una

s sofisticata serie di segnali (vagamente simili a quelli radar) a creare in real time una mappa a 3D intorno alla vettura: che può così reagire anche ad ostacoli improvvisi che si materializzano nelle varie direzioni.

È tutto sicuro, tutto affidabile? Per la nostra generazione, un buon volante e un buon pedale dei freni rimane la migliore garanzia, anche se l’errore umano spesso è più frequente di quello dell’elettronica. Ma probabilmente ci arriveremo, o ci arriveranno.

NELLA DIREZIONE MARITTIMA DELLA TOSCANA

Operazione ‘TRAWLERS’: sequestro di prodotti ittici

LIVORNO – Con l’approssimarsi della stagione estiva si intensifica l’attività di controllo della Guardia Costiera sull’intera filiera della pesca “a tutela dei consumatori - scrive la Capitaneria - e della conservazione dell’habitat marino in un momento che vede aumentare in modo importante la domanda di prodotti ittici, in particolare nelle località turistiche balneari”.

113 ispezioni, 16 illeciti di cui 1 a carattere penale, oltre 4.000 Kg di prodotti ittici e 6 attrezzi da pesca sottoposti a sequestro. Sono i numeri di un’operazione condotta la scorsa settimana sull’intero territorio regionale dalla Direzione Marittima della Toscana. 21.000 euro il totale complessivo delle sanzioni inflitte per violazione delle norme sull’esercizio della pesca e sulla commercializzazione dei prodotti che, in un caso, hanno portato alla denuncia del titolare di una peschiera per vendita di specie ittiche vietate dalla normativa europea.

Le verifiche, mirate a tutelare in particolare il “Made in Italy”, sono state svolte soprattutto sulle grandi piattaforme logistiche di distribuzione, ove peraltro principalmente viene accentrato anche il prodotto



ittico proveniente dall’estero, presso i depositi di stoccaggio, i magazzini e i punti di vendita all’ingrosso della provincia di Livorno dove i militari hanno sequestrato 3.980 kg di prodotti ittici di vario genere sprovvisti di regolare documentazione di tracciabilità e in alcuni casi non correttamente conservati. Ai titolari sono state inflitte sanzioni amministrative per un totale di 5.000 euro.

A Prato, invece, gli ispettori

pesca della Guardia Costiera di Livorno e i funzionari della locale Azienda U.S.L. - Dipartimento della prevenzione, Unità Sicurezza alimentare - hanno ispezionato alcune peschierie gestite da cittadini di nazionalità cinese. Dopo aver visionato la documentazione ed il prodotto ittico esposto nei banchi vendita, hanno rinvenuto cernie sotto la taglia minima commercializzabile e circa 15 kg di granchi cinesi vivi appartenenti alla specie esotica, denominata ‘eriocheir sinensis’, altamente invasiva e pericolosi per l’ambiente marino. I crostacei sono stati quindi posti sotto sequestro e il titolare della peschiera, recidivo in tale violazione, è stato nuovamente deferito alla Procura della Repubblica di Prato.

Di rilievo anche l’attività condotta in mare dove, con l’ausilio dei sistemi di monitoraggio del traffico sulle attività di pesca, è stata intercettata un’imbarcazione da pesca professionale di Porto Santo Stefano che nelle ore notturne, durante l’attività di pesca, si è resa invisibile al sistema di localizzazione satellitare. Pertanto al comandante dell’unità da pesca è stata comminata una sanzione amministrativa di 2000 euro.



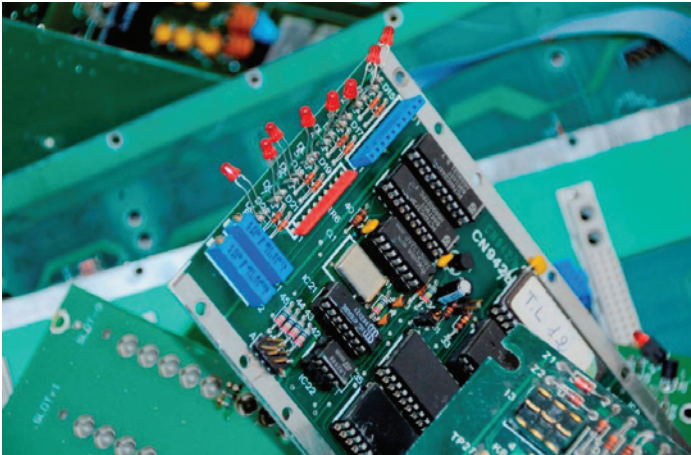
PRESSO INTERPORTE TOSCANA AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWWGLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

SEDE OPERATIVA	REVAMPING GRU	FULL RENTAL	PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24	MANUTENZIONE BANCHINE
------------------------------	-----------------------------	---------------------------	--	-------------------------------------

PER IL CORRETTO SMALTIMENTO SENZA PRODURRE INQUINAMENTI

Rifiuti elettronici, cinque azioni green

Ecolight, consorzio nazionale per la gestione dei RAEE ha preparato un memorandum specifico



MILANO – Contribuire al ripristino dell’ecosistema significa anche assicurarsi che i propri rifiuti seguano una corretta strada di raccolta, recupero e smaltimento evitando così che possano essere dispersi. In occasione della Giornata Mondiale dell’Ambiente, che si è celebrata il 5 giugno il consorzio Ecolight ha posto l’accento sui rifiuti elettronici. Una tipologia di scarti che sta crescendo a ritmi sostenuti e che rappresenta una vera sfida ambientale per le potenzialità di recupero che ha. «Solamente il 20% dei RAEE segue un iter corretto. Il resto finisce nella raccolta indifferenziata oppure, nel peggiore dei casi, viene esportato illegalmente», osserva Giancarlo Dezio, direttore generale di Ecolight, consorzio nazionale per la gestione dei RAEE, delle pile e degli

accumulatori esausti. «Conoscere il valore ambientale di questi rifiuti, ma soprattutto assicurarsi che questi siano conferiti correttamente è un impegno che ci deve vedere tutti coinvolti se vogliamo contribuire in modo fattivo alla tutela del nostro pianeta». Nel rispetto delle indicazioni della Giornata Mondiale dell’Ambiente, Ecolight ricorda le azioni concrete che possono dare una mano al miglioramento dell’ambiente. In cinque punti, le indicazioni su come gestire frigoriferi, frullatori, smartphone e lampadine a risparmio energetico non più funzionanti: 1. innanzitutto, i RAEE possono essere portati direttamente alla piazzola ecologica del proprio comune. Qui ci saranno cinque contenitori dove conferire rispettivamente: frigoriferi e

congelatori, forni e lavatrici, schermi e televisori, piccoli elettrodomestici ed elettronica di consumo e lampadine a risparmio energetico e a fluorescenza; 2. è bene ricordarsi che, al momento dell’acquisto di una nuova apparecchiatura, è possibile consegnare gratuitamente al rivenditore (negozi o portale e-commerce) l’apparecchiatura vecchia non più funzionante secondo il principio dell’Uno contro uno; 3. i RAEE di piccole dimensioni, ovvero fino a 25 cm, possono essere consegnati in negozio anche senza alcun obbligo di acquisto (principio dell’Uno contro zero). Questo vale per i negozi con una superficie di vendita di apparecchiature elettroniche superiore ai 400 mq; 4. le lampadine a incandescenza e quelle alogene non sono RAEE, devono quindi essere messe nel sacco della raccolta indifferenziata; 5. è bene togliere le pile da ogni apparecchiatura elettrica prima di buttarla. Le pile esauste devono essere conferite negli appositi contenitori che si trovano nelle ecoisole comunali oppure in prossimità di alcuni esercizi commerciali. «Un corretto conferimento dei RAEE è un primo passo per voler bene all’ambiente, conclude Dezio. «I rifiuti elettronici sono composti per oltre il 90% del loro peso da materiali che possono essere recuperati e riciclati permettendo così dei risparmi in termini di reperimento delle materie e di limitare le emissioni di CO² in atmosfera».

SECONDO UNO STUDIO DEGLI SPECIALISTI DELL’ANIE

Piano energetico del 2030: l’Italia è ancora molto lontana

Solare ed eolico stentano a crescere come vorrebbero le normative



MILANO – Transizione ecologica e impatti ambientali zero: si fa presto a fare le norme che impongono di passare a un modo pulitissimo. Ma per Mastro Lindo - come recitava una pubblicità - non bastano le norme. Basandosi sui dati dell’associazione ANIE Rinnovabili (Osservatorio FER) e del Green Vesting Forum (Quaderno Energia, Economia e Società nro. 3) e sui modelli economici ed ingegneristici di EnergRed (metodologia Care&Share), i ricercatori Dorina Polinari e Giorgio Mottironi, hanno analizzato nei dettagli l’attuale situazione ed il trend 2030. Ne abbiamo già riferito. Ecco qualche altro dettaglio. «Nel 2019 il solare aveva battuto ogni record di crescita rispetto al settore delle rinnovabili stesse, rappresentando il 62% di tutte le installazioni. Ed è anche quello che nel 2020 ha subito il minor rallenta-

mento. Ma, se si guarda agli obiettivi PNIEC 2030, sconta purtroppo un grande ritardo accumulato negli anni precedenti, un ritardo che riguarda soprattutto i cosiddetti impianti “utility scale” per cui è più difficile gestire la burocrazia, ma che tocca anche le aziende, quelle più restie al cambiamento, dove manca la cultura della sostenibilità ambientale», dichiara Giorgio Mottironi, che è ora stato nominato marketing manager di EnergRed. Guardando al futuro, per raggiungere gli obiettivi del Piano Energia e Clima 2030 l’Italia deve ancora installare 40,7GW di capacità da fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica. Si tratta di uno sforzo titanico per ridurre le emissioni del comparto e per sostenere la continua elettrificazione dei consumi a basse o zero emissioni, per cui si rende necessario raddoppiare l’attuale capacità.

Ma se fonti come l’idroelettrico ed il geotermoelettrico hanno praticamente esaurito il loro ruolo, il solare e l’eolico stanno accumulando un grande ritardo, avendo rispettivamente raggiunto appena il 41% ed il 56% dell’obiettivo fissato dal piano. «Per riallinearsi al piano, il solare dovrà addirittura crescere del 14% all’anno per i prossimi 10 anni - includendo anche il 2021 - il che significa quintuplicare la capacità installata ogni anno, passando dagli attuali 620MWp fatti registrare nel 2020 a circa 3GWp di installazioni annue» sottolineano gli analisti di EnergRed. Nel 2020 la taglia media delle installazioni del segmento «commercial» (10-100kWp) è stata di fatti di circa 28kWp, inferiore del 49% alla media aritmetica, mentre in quello «small industrial» (100-500kWp) è stata pari a 220kWp, inferiore del 22% alla media aritmetica.

SENZA ALCUN AGENTE CHIMICO DI TRATTAMENTO

Lusso e sostenibilità con pelle ecologica

Completamente naturale è ottenuta grazie a un rivoluzionario processo di concia vegetale



TORINO – Negli ultimi anni il tema della sostenibilità ha assunto un ruolo sempre più importante in ogni settore e sono molte le aziende in tutto il mondo che hanno iniziato a concentrare i loro sforzi nella ricerca di soluzioni rispettose dell’ambiente. Lo testimonia anche un recente studio Istat che ha evidenziato come in Italia 7 imprese su 10 abbiano messo in atto differenti comportamenti “sostenibili” negli ultimi 2 anni, dichiarando di svolgere azioni per limitare in maniera sempre

maggiore l’impatto ambientale delle proprie attività. In questo scenario così attuale si inserisce la Evo Leather®, prodotto artigianale innovativo della storica azienda italiana Foglizzo, che dal 1921 si occupa della progettazione e della lavorazione di pelli di alta qualità per una clientela esigente, che richiede qualità e personalizzazione individuale. Grazie a un rivoluzionario processo che utilizza estratti di foglie di ulivo come agente conciante* per convertire il pellame grezzo

in pelle di prima qualità, la Evo Leather® è un prodotto completamente naturale e sostenibile in tutte le fasi della sua lavorazione, che mantiene tutte le caratteristiche di morbidezza e qualità tipiche della concia tradizionale, riducendo drasticamente l’uso di prodotti chimici. L’innovativo processo artigianale utilizzato da Foglizzo consente inoltre di non avere limiti sui tipi di colorazioni disponibili, permettendo un’ampia possibilità di personalizzazione nel pieno rispetto dell’ambiente. Una pelle che può essere non soltanto lavorata e personalizzata, ma anche ri-utilizzata, per accrescere ulteriormente il suo valore dal punto di vista della sostenibilità. “Da ormai 5 anni abbiamo iniziato ad investire sempre di più tempo e risorse nella ricerca e nello sviluppo per garantire ai nostri clienti prodotti di altissima qualità e dal ridotto impatto ambientale - sottolinea Marco Foglizzo, comproprietario di Foglizzo - Da sempre la nostra azienda si impegna per la consapevolezza e la conservazione dell’ambiente, come riflesso nelle attività quotidiane, a partire dalla produzione e fino alla distribuzione.”

CON IL DETERMINANTE IMPEGNO DEL GARBAGE GROUP

“Blue Resilience” nel Parco del Conero

Ricerca applicata e disinquinamento marino nelle aree soggette a tutela ambientale

PORTONOVO – Prosegue l’attività di bonifica e salvaguardia dell’area marina e di terra con azioni mirate di disinquinamento nelle zone soggette a tutela ambientale. Dopo il grande successo dell’iniziativa “Porto Nuovo” che lo scorso 22 maggio ha visto il Parco del Conero e Garbage Group impegnati in un’intensa giornata di pulizia di mare e spiaggia lungo la Baia all’altezza della Torre, il nuovo intervento si è svolto il 27 maggio con la collaborazione dell’Università Politecnica delle Marche - Dipartimento di Scienze della Vita e dell’Ambiente e del supporto della Guardia Costiera. Mentre sul fronte del volontariato hanno operato le associazioni Marevivo e 2Hands.

«Attraverso questa iniziativa si continua verso un sostanziale percorso di adesione ad operazioni di volontariato che mirano alla salvaguardia e alla tutela delle nostre coste - commenta il presidente del Parco del Conero, Daniele Silveti - e in questo caso specifico, il valore aggiunto risiede nella collaborazione con l’Università Politecnica delle Marche che attraverso l’operazione di ricerca e raccolta dati sta fornendo all’intervento un taglio e un approccio di tipo scientifico. Un progetto più ampio, dunque, che nel connubio strategico tra enti pubblici e settore privato punta ad ottimizzare le risorse del territorio per il raggiungimento degli obiettivi: su tutti la manutenzione del patrimonio naturalistico in un’ottica di attrattività economico-turistica sostenibile». Una profonda azione di bonifica mare-terra che si concretizza nella raccolta, recupero e smaltimento di rifiuti provenienti tanto dalla costa quanto dallo specchio di mare interessato (sia in superficie, che nei fondali). L’area di intervento sarà oggetto di ricerca scientifica anche post operazione, con tanto di pubblicazione dei risultati ottenuti. «Il tema della salute del mare è di fondamentale importanza in un

Paese come il nostro - spiega il rettore dell’Univpm, professor Gian Luca Gregori - non solo per le funzioni fondamentali che svolge per la vita nel pianeta, ma anche per le enormi possibilità di sviluppo e crescita economica. Oggi il mare è minacciato da numerose pressioni e tra queste vi è certamente l’inquinamento da plastica. La ricerca sta facendo passi enormi nella conoscenza di questo fenomeno e Univpm ha un ruolo riconosciuto a livello internazionale coordinando importanti progetti di ricerca. Al contempo è fondamentale anche creare sinergie ed approcci multidisciplinari tra comunità scientifica, enti, organi di governo, mondo

produttivo, associazioni ambientaliste e cittadinanza. Con Marevivo ed Ente Parco del Conero, Univpm ha aderito alla campagna “Adotta una Spiaggia” per dare un ulteriore segnale concreto di quanto la ricerca scientifica possa essere vicina alle richieste della società civile. «Per molti anni abbiamo ritenuto la plastica un inquinamento solo estetico, in grado di rovinare la bellezza del paesaggio - specifica il professor Francesco Regoli, direttore del Dipartimento di Scienze della Vita e dell’Ambiente dell’Univpm - Oggi la produzione di plastica ha superato i 400 milioni di tonnellate per anno, almeno 10 milioni di tonnellate finiscono in mare e la ritroviamo ovunque, dai poli all’equatore, fino agli abissi. Ma la plastica che vediamo è solo la punta dell’iceberg perché questi materiali si degradano lentamente in particelle microscopiche, invisibili ad occhio nudo ed ingerite da tutti gli organismi marini. Sviluppare nuovi modelli di monitoraggio e gestione dell’inquinamento da plastica coniugando la ricerca con la formazione, l’educazione, la riscoperta del capitale naturale e delle nuove opportunità imprenditoriali legate alla tutela dell’ambiente marino».

ALL’INTERNO

Festa “Straborgo 2021” in Borgo Cappuccini.	a pag. 2
MSC Crociere, nuovo terminal nascerà a Barcellona.	a pag. 2
MSC Crociere anche in Spagna.	a pag. 2
Torna in vita il silos Matarrese a Livorno.	a pag. 3
Tartaruga in difficoltà per granchi parassiti.	a pag. 3
RINA in crescita anche per linee esterne.	a pag. 4
Ancora passi in avanti per la guida autonoma.	a pag. 4
Operazione “TRAWLERS”: sequestro di prodotti ittici.	a pag. 4
Rifiuti elettronici, cinque azioni green.	a pag. 5
Piano energetico del 2030: l’Italia è ancora molto lontana.	a pag. 5
Lusso e sostenibilità con pelle ecologica.	a pag. 5
“Blue Resilience” nel Parco del Conero.	a pag. 5
Ritorna TV Blu Sport: nautica, motonautica e vela.	a pag. 6
Francesca Scali al vertice del nuovo Consiglio Asamar.	a pag. 6
Rimorchiatori di Venezia: è arrivato il “Vortex”.	a pag. 6
Il busto di Wildt “Santa Lucia” al Museo Civico Fattori.	a pag. 6
Vecchi yachts “terribili” in regata allo YCL.	a pag. 7
I grandi yacht nel cuore di Genova.	a pag. 7
Codecasa ha varato il 56 metri “Legacy”.	a pag. 7
Navighi in laguna? C’è un App di supporto.	a pag. 7
Sanlorenzo vara l’ottava unità 500Exp.	a pag. 7
Confitarma a Venezia: basta con lo “spezzatino”.	a pag. 8
LIBRI RICEVUTI – “Per sciopero ad shopping” e “Dal Corpus domini. Al corpus homini(s)” di Pier Gino Scardigli.	a pag. 8
Dacci oggi il nostro insetto quotidiano.	a pag. 9
Quel rapporto scostumato dei romani con le G.	a pag. 9
La “guerra fredda” con i vaccini anti-Covid.	a pag. 9
Il polpo, una macchina perfetta.	a pag. 9
Destabilizzazione il porto di Trieste?	a pag. 9
I gabbiani diventati spazzini.	a pag. 9

Ritorna TV Blu Sport: nautica, motonautica e vela

Il programma è in onda su due TV nazionali e varie locali più un sito dedicato



MILANO – Riparte Blu Sport un format TV da non perdere per tutti gli amanti del Mare, della Nautica e degli Sport Acquatici.

La trasmissione, giunta al suo 27°anno, riparte con 25 nuove puntate a cadenza settimanale da 30 minuti ciascuna fino a Novembre.

Blu Sport, pietra miliare televisiva del fenomeno della Motonautica, è curato e presentato da Floriano Omoboni, produttore/giornalista televisivo, che segue il mondo del mare e motonautica da 35 anni, ha corso negli anni d'oro dell'Offshore classe 1, arrivando 2 a Montecarlo nel 1987 e 3 a St. Tropez nel 1990, ha vinto un titolo europeo e 2 bronzi mondiali nell'Endurance.

La nuova stagione televisiva sarà incentrata in primis su tutte le gare

della stagione della Motonautica, il rapporto con la FIM (Federazione Italiana Motonautica) è costante e stabile da oltre 25 anni e la FIM è l'unica federazione sportiva non olimpica che fa vedere in TV/Web tutte le gare delle proprie discipline, la FIM produce il proprio Magazine televisivo FIM Powerboat, inserito all'interno di Blu Sport. La FIM organizza ogni anno in Italia il 50/60% delle gare a livello mondiale e il 60/70% dei titoli a livello mondiale sono vinti da piloti azzurri, questo predominio azzurro costante da anni, fa sì che anche la nautica italiana vive un grande momento.

Ampio spazio all'interno del programma è dato alle regate veliche e gare di sci nautico, più importanti della stagione e ai campionati di

Beach Soccer, Beach Volley e Foot Tennis.

Per il debutto della prima puntata 2021 andrà in onda uno speciale televisivo sul ritorno della mitica Pavia Venezia, il Raid motonautico più lungo al mondo e il Salone Nautico di Venezia.

Nel dettaglio questi sono i canali dove si potranno vedere le nuove puntate di BLU SPORT su:

- Sportitalia TV nazionale sportiva importante visibile sul canale 60 del digitale, dom.6/6 h 20,30.

- TV Svizzera Italiana visibile in tutta Italia sul canale nazionale 75 Telecampione oltre che nel Canton Ticino sul dtt. il giovedì h. 21.

Inoltre la messa in onda avverrà anche su un network di 100 TV locali di tutta Italia, TV regionali molto importanti nella loro area di riferimento.

Grande novità 2021 è il nuovo canale sportoutdoor.tv visibile gratuitamente 24/24 h. su Samsung TV PLUS, la nuova televisione che grazie al web, si vede su oltre 3 milioni di televisori Samsung di ultima generazione, è la nuova CTV (Connected TV free) visibile gratuitamente sulle nuove TV Samsung, grazie a internet è il futuro della TV, sono le nuove OTT (Over The Top) cioè visibili soprattutto, cioè senza satelliti e ripetitori terrestri e si dividono in AVOD (Video On Demand a pagamento) e le CTV (le TV connesse gratuite).

IN AGGIUNTA ALLE 25 UNITÀ ESISTENTI

Rimorchiatori di Venezia: è arrivato il “Vortex”



VENEZIA – Si arricchisce di una nuova unità la flotta dei rimorchiatori della Rimorchiatori Riuniti Panfido in servizio nel porto di Venezia. Il Vortex, appena arrivato a Venezia è un rimorchiatore ad elevata prestazione sia in acque portuali che in mare aperto. Di stazza lorda 839 GT, lungo 38,7 mt, largo 14,6 mt, con una potenza motori di 7208 BHP, ha una capacità di tiro a punto fisso fino a 73 tonnellate, oltre ad essere dotato di potenti dispositivi per i servizi

antincendio e antinquinamento.

Costruito nel 2010 dai cantieri spagnoli Astilleros Gondan su progetto Robert Allan Ltd, ha prestato servizio nel Mar del Nord sotto bandiera norvegese.

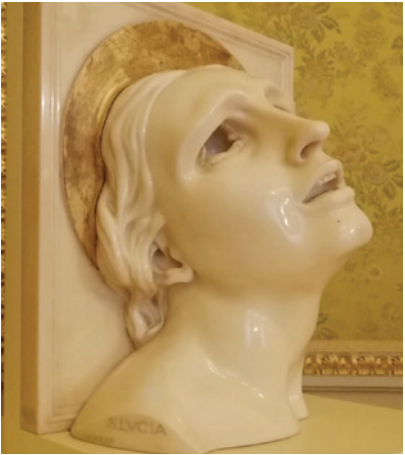
“Con questo ulteriore investimento, oggi la flotta del nostro gruppo ha raggiunto le 26 unità. Proseguiamo il nostro piano di rafforzamento volto a garantire al porto di Venezia un servizio di rimorchio sempre più efficace e competitivo, anche in relazione

alla particolarità della laguna ed alle moderne dimensioni delle flotte degli utenti. Il Vortex è destinato a prestare servizio a Venezia in rinforzo alla flotta di 13 rimorchiatori attualmente in concessione, in virtù delle ordinanze di obbligatorietà esistenti specialmente per le navi da crociera, che richiedono rimorchiatori di grossa potenza”. È il commento del presidente e amministratore delegato della Rimorchiatori Riuniti Panfido, Davide Calderan, che con soddisfazione prosegue: “La nostra mission è assicurare e contribuire alla massima sicurezza del porto e della città, affinché Venezia possa continuare nel suo percorso di grande realtà portuale preservando le evidenti necessità di tutela. Per quest'anno, inoltre, abbiamo in previsione anche la fine della costruzione del mezzo SBBT, composto da 2 unit: Power Unit e Cargo Unit. La Power Unit sarà un rimorchiatore a dual-fuel con potenze e grandezze simili a quelle del nuovo arrivato e dell'Edda C e dell'Elma C (7.300 cavalli). Questo renderà Venezia uno dei primi porti italiani ad avere un rimorchiatore in porto che opera a energia pulita.”

CON UNA BREVE CERIMONIA DI LUNEDÌ SCORSO

Il busto di Wildt “Santa Lucia” al Museo Civico Fattori

Recuperato dai Carabinieri per la Tutela del Patrimonio Culturale di Firenze viene esposto a Livorno



LIVORNO – A conclusione della preziosa opera di recupero svolta dai Carabinieri per la Tutela del Patrimonio Culturale di Firenze, la scultura di Adolfo Wildt “Santa Lucia” (1926 circa), di proprietà della Azienda Usl Toscana Nord Ovest, è stata formalmente consegnata al Museo Civico “G. Fattori” per la custodia e valorizzazione.

La cerimonia si è svolta lunedì scorso nella Sala degli Specchi di Villa Mimbelli (via San Jacopo in Acquaviva 63) alla presenza delle autorità cittadine: il sindaco di Livorno Luca Salvetti, il direttore generale dell'Azienda Usl Toscana Nord Ovest Maria Letizia Casani, il capitano Claudio Mauti, comandante del Nucleo Carabinieri per la Tutela del Patrimonio Culturale di Firenze, l'assessore comunale alla Cultura Simone Lenzi.

Nell'occasione è stata anche esposta la statua lignea di Umberto Bartoli “Il nuotatore”, anch'essa frutto di recupero da parte del Nucleo Carabinieri per la Tutela del Patrimonio Culturale, così come sono state recuperate di recente altre sei opere delle collezioni civiche.

SULLA BASE DEI VOTI RACCOLTI DALL'ASSEMBLEA

Francesca Scali al vertice del nuovo Consiglio Asamar

Ieri sera la eventuale conferma e la nomina dei due vicepresidenti

LIVORNO – L'assemblea di Asamar, l'associazione degli agenti marittimi, di cui abbiamo riferito nello scorso numero del giornale, ha eletto il nuovo consiglio direttivo dopo la relazione del presidente uscente Enrico Bonistalli e gli interventi di saluto delle autorità. I nominativi eletti, tra i quali ieri in serata dovrebbero essere nominati il nuovo presidente e i due vicepresidenti, sono risultati i seguenti (in ordine alfabetico): D'Alesio Gaetano, Fanfani Guido, Gasparini Giovanni, Laviosa Giovanni, Manco Umberto, Mannari Andrea, Scali

Francesca. A questi, si aggiungono Bonistalli Enrico e Miele Laura, quali past-presidents.

Le elezioni hanno altresì confermato gli attuali sindaci revisori: Fanciulli Franco, Palombo Fabrizio, e Salvatici Maria Grazia. Per acclamazione, durante i lavori dell'assemblea, sono stati infine confermati, nelle loro attuali cariche, i tre membri del Collegio dei Proviviri: Renzo Conti, Nello D'Alesio (presidente del Collegio) e Carlo Terzi, insieme ad Antonio Chiesa e Massimo Scali (Supplenti)

Il nuovo consiglio direttivo di

Asamar doveva svolgersi lunedì ma è stato rinviato a ieri sera per nominare il nuovo presidente ed i due vicepresidenti che lo affiancheranno.

Fin qui la nota ufficiale della segreteria. Se saranno confermati gli esiti delle votazioni, dovrebbe essere nominata nuova presidente Francesca Scali, che ha ottenuto l'unanimità dei voti nell'ambito del consiglio direttivo. Ieri quando siamo andati in stampa erano in corso le ultime consultazioni per l'accettazione da parte della designata e per la nomina dei due vicepresidenti.

main conference
genoa shipping week

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

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam IN COLLABORAZIONE CON: ASSAGENTI STUDIO COMELLI

Ci mettiamo tutta l'energia che vuoi

La stazione di servizio del futuro

Summit&Expo

Working with Drones

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it

CON L'ECCELLENTE PIAZZAMENTO DEL MEFISTOFELE DI LOMBARDI

Vecchi yachts “terribili” in regata allo YCL



LIVORNO – Con una spiritosa lettera ai soci il presidente dello Yacht Club labronico Gian Luca Conti ha ricordato le iniziative agonistiche dei giorni scorsi e in particolare l’ottimo piazzamento di una delle barche “storiche” locali, il vecchio ma ancora valido “Mefistofele”. Anche il titolo della lettera è spiritoso. “I vecchi terribili!”.

“Come ogni anno - ha scritto Conti - il ponte del 2 giugno ci ha ricordato la prima volta del voto alle

donne o piuttosto l’incerta scelta per il modello repubblicano ma anche la fine della 151 Miglia. Una bella cosa e anche una noia.

“Una bella cosa perché fra le regate organizzate dal nostro Club è sicuramente quella che ha la maggiore notorietà a livello nazionale e internazionale e ci permette di vedere barche che altrimenti non sarebbe facile da conoscere.

“Una noia perché per Voi Soci costituisce anche un disagio.

“Quest’anno la 151 è stata una cosa splendida per il nostro Club per due ragioni: la prima è che Nanni Lombardi con “Mefistofele” ha ottenuto un sesto assoluto in ORC, il primo di classe e il Trofeo IOR Legend mentre Roberto Bimbi con “Matamanoa” ha ottenuto il secondo posto nella categoria DH. La seconda è che tutte le imbarcazioni, ma proprio tutte, hanno fatto base per la partenza a Livorno.

“Personalmente non ritengo che questo sia un risultato da difendere necessariamente. Credo che se sarà possibile tornare anche a Marina di Pisa, sarà possibile ospitare ancora più barche per la partenza. Ma è comunque una cosa bellissima, ottenuta grazie soprattutto allo sforzo del vice presidente Aielli, essere riusciti a mettere a posto quasi duecento barche, senza spostare praticamente neppure la barca di un socio.

“Perché se la 151 è per ciascuno di noi una noia, quest’anno abbiamo davvero cercato di ridurre il disagio al minimo”.

AMICO & CO PRESENTA WATERFRONT MARINA

I grandi yacht nel cuore di Genova

L’approdo è caratterizzato da elevati standard qualitativi, può accogliere 26 grandi yacht fino a 110 metri di lunghezza in uno specchio acqueo di 43.000 metri quadrati



GENOVA – Amico & Co, società leader in Europa e tra le prime tre al mondo nel settore delle riparazioni e ristrutturazioni dei mega yacht, ha presentato la conclusione dei lavori del nuovo Waterfront Marina, il polo dedicato all’accoglienza dei grandi yacht, ai loro equipaggi, agli armatori, yacht e charter manager, nel cuore di Genova.

A soli due anni dall’avvio della prima fase dei lavori, il Waterfront Marina - che dal 2020 ha già ospitato 56 unità, per un totale di oltre 2400 notti di permanenza con soste mediate di 42 giorni - ha completato anche l’allestimento delle aree a terra dedicate ai servizi ed è quindi pronto per accogliere, in un ambiente tecnologico, innovativo, moderno e di qualità, la grande nautica da diporto, riquilificando parte della nuova Darsena Nautica all’imboccatura di Levante del porto di Genova.

Ideato da Amico & Co con l’obiettivo di rispondere all’esigenza di offrire adeguata ospitalità ai superyacht che scelgono il cantiere per i lavori di manutenzione, anche al di fuori delle soste tecniche, Waterfront Marina è un progetto fondamentale per raggiungere l’importante obiettivo di affermare sempre più Genova come home port per super e

mega yacht, radicando sul territorio un indotto economico di qualità, in crescita, sostenibile e perfettamente integrabile con la vita della città.

Pensato e progettato per essere integrato con le aree del Waterfront di Levante oggetto di un grande piano di trasformazione - tracciato dall’architetto Renzo Piano per conto del Comune di Genova - completa a mare le aree di Levante del distretto nautico industriale del Porto di Genova.

“Pochi mesi dopo la realizzazione dello Shiplift, siamo orgogliosi di presentare oggi un’altra infrastruttura importante per la crescita e l’affermazione sui mercati internazionali del nostro cantiere e dell’intero comparto genovese - ha commentato Alberto Amico, presidente Amico & Co -. Un’infrastruttura che coniuga innovazione tecnologica e alti standard di qualità e che darà grande impulso allo sviluppo delle attività di nautica professionale a beneficio dell’economia genovese, in piena compatibilità ambientale con il territorio cittadino. Perfettamente integrata con la grande trasformazione del Waterfront di Levante, di cui rafforza la vocazione nautica, Waterfront Marina è il risultato di una visione e del lavoro sinergico tra

pubblico e privato, e costituisce un passo avanti nel percorso comune di Genova capitale internazionale dei superyacht. Un traguardo, quest’ultimo, a cui tutti insieme dobbiamo tendere, per garantirci un futuro di lungo termine e contrastare la concorrenza di altri territori.”

Waterfront Marina si sviluppa su uno specchio acqueo di 43.000 metri quadrati, due banchine complessivamente lunghe oltre 460 mt, un pontile strutturale costruito ex novo lungo 70 mt e può accogliere 26 unità fino a 110 metri di lunghezza, garantendo i più elevati standard di servizio ed ambientali: un impianto elettrico da 4 megawatt che può alimentare colonnine di distribuzione fino a 1000 ampere, connessione internet Wi-Fi e cablata, a ogni ormeggio impianti idrici e di raccolta e smaltimento acque nere/grigie.

L’area a terra, di 15.000 metri quadrati, offre ogni tipo di servizi e comfort, dalla zona lounge e meeting a cucine, servizi igienici e lavanderia, spogliatoi e yoga studio, palestra attrezzata e uffici tecnici. Completa l’area esterna una zona fitness con tre campi da tennis, paddle e multi sport, zona barbecue e un parcheggio da oltre 100 posti auto, di cui 13 postazioni per auto elettriche.

DALLO STORICO CANTIERE DI VIAREGGIO

Codecasa ha varato il 56 metri “Legacy”



VIAREGGIO – I Cantieri Navali Codecasa hanno annunciato l’avvenuto varo, in forma privata, presso la sede produttiva di Viareggio, del nuovo Codecasa 56 – Costruzione F78 – M.Y. Legacy.

Si tratta di uno Yacht di 56 metri, dislocante e totalmente custom, con scafo in acciaio e sovrastruttura in alluminio, che sarà presto consegnato al suo armatore.

Con i suoi 4 ponti lo yacht mostra ampie ed eleganti finestrature che illuminano in modo naturale gli ambienti interni e che donano all’esterno un aspetto raffinato e accattivante, ed include l’installazione di una grande piscina sul ponte sole, con ampie zone prendisole intorno.

Con i suoi grandi e comodi spazi, la Costruzione F78, può ospitare 10 persone e 13 membri dell’equipag-

gio (comandante compreso) ed assicurare all’Armatore e ai suoi Ospiti la massima vivibilità e privacy.

Questo yacht, con il profilo pulito e rigoroso, in linea con lo stile del cantiere, offre alti standard qualitativi e tecnici. Equipaggiato con 2 motori Caterpillar 3512E, raggiunge la velocità massima di 17 nodi a dislocamento leggero ed un’autonomia di 5.000 miglia a 12 nodi.

Il team tecnico del Cantiere Codecasa ha progettato lo Yacht e si è occupato del design esterno ed ha lavorato in collaborazione con lo Studio dell’architetto Tommaso Spadolini che ha firmato gli Interni dello Yacht, realizzati in stile classico in mogano e piuma di mogano.

La costruzione dello Yacht è stata seguita inoltre dal personale della Società inglese TWWM per conto della Società Armatrice.

PRESENTATA AL RECENTE SALONE NAUTICO DI VENEZIA

Navighi in laguna? C’è un App di supporto

VENEZIA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha scelto il Salone Nautico di Venezia, chiuso a fine settimana scorsa, per presentare in anteprima “vePORTO” l’unica web app per diportisti e utenti portuali che integra dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla laguna.

Mettendo a valore i fondi europei volti a dotare i porti di strumenti e tecnologie digitali a supporto della sostenibilità ambientale e delle performance portuali (progetto “GREEN C PORTS - Green and Connected Ports”, programma Connecting Europe Facility ed in precedenza, progetto CHARGE, programma Interreg Italia-Croazia), il nuovo strumento realizzato dall’Autorità di Sistema Portuale offre una serie di funzionalità:

- visualizza la posizione dell’utente

nautico, la sua velocità e la rotta che sta percorrendo su base cartografica;

- aggiorna i dati rilevati da 33 sensori meteorologici posizionati in Laguna;
- integra in tempo reale le informazioni AIS di localizzazione delle navi;
- incorpora il Meteo-radar di ARPA Veneto;
- pubblica in tempo reale ordinanze e avvisi sullo stato di navigabilità dei canali portuali.

Il nome dell’app è un calambour di parole che intende richiamare la doppia anima dello strumento che si propone, da un lato, come “navigatore” utile per chi ama muoversi in Laguna per diletto ed è a questi che è rivolto l’invito in dialetto veneziano “ve porto” (ossia “vi porto, vi accompagno”) e, dall’altro, come vero e proprio ausilio alla navigazione per gli utenti portuali e in questo caso sarà letto come “Ve” di Venezia e “Porto”

nel senso di scalo.

In entrambi i casi la funzionalità dello strumento consente per la prima volta di avere a disposizione sul proprio device una serie di dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla Laguna: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Capitaneria di Porto di Venezia, Capitaneria di Porto di Chioggia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Comune di Venezia - Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto, Consorzio Venezia Nuova, CNR - Istituto di Scienze Marine, Corila-Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia.

Per accedere a “vePORTO” clicca sul link <http://veporto.it>.

DAL CANTIERE NEL GOLFO DI LA SPEZIA

Sanlorenzo vara l’ottava unità 500Exp

Con nove unità vendute, Sanlorenzo si conferma leader nel mercato degli Explorer



LA SPEZIA – Nella cornice del cantiere Sanlorenzo di La Spezia, ha toccato l’acqua l’ottava unità della linea 500Exp. Interpretazione elegante ed avanzata della tipologia Explorer, di cui è stata venduta anche la 9a unità, il 500Exp si conferma tra i modelli più apprezzati dagli armatori che desiderano godersi lunghe traversate senza rinunciare al massimo comfort.

Un modello che coniuga l’eleganza inconfondibile di Sanlorenzo

- sottolinea la presentazione - con spazi ampi ed articolati a bordo e tecnologie di ultima generazione che hanno permesso di trasformare una tipologia nata come imbarcazione da lavoro in un sofisticato superyacht pensato per consentire la più completa autonomia nell’esplorazione di mete lontane.

Un superyacht possente e maestoso le cui linee dall’eleganza impeccabile lo rendono immediatamente riconoscibile, sofisticato, unico. Lo

scafo, ispirato ai profili delle grandi navi da esplorazione, promette destinazioni lontane e luoghi esotici.

Con 47 metri di lunghezza e una stazza di poco meno di 500 tonnellate, il 500Exp si contraddistingue infatti per le eccezionali performance di navigazione, con un’elevata autonomia di crociera di 4.000 miglia nautiche, che gli permettono di poter sia navigare lungo la costa con il minimo consumo che compiere agevolmente traversate oceaniche.

L’Explorer offre così all’armatore un dono ormai quasi introvabile: il senso autentico dell’avventura.

A bordo dell’Explorer ogni tipo di svago nautico è assicurato grazie alla possibilità di ospitare a poppa tender o imbarcazioni anche a vela fino a 9 metri o, a seconda dei desideri dell’Armatore, un idrovolante o un sommergibile, spazi impensabili in yacht di pari dimensioni.

Il ponte inferiore accoglie invece un beach-club, che grazie al portellone apribile consente una completa connessione con il mare, trasformabile a scelta in un garage per ospitare tender fino a sette metri e numerosissimi toys.

Gli interni sono estremamente ampi e avvolgenti grazie anche alla scelta del décor che predilige l’uso di materiali sofisticati e selezionati come legni pregiati, cristalli, marmi, stoffe e pellami preziosi. L’arredamento esclusivo propone pezzi realizzati su misura da abilissimi artigiani e dalle aziende che rappresentano l’eccellenza del design.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Com'è cambiato

pubblici, creando servizi dedicati per rispondere a nuove esigenze. "Revisiting Pandemic Resilience" è l'ultimo White Paper di DHL e la divisione DHL Global Forwarding racconta quello che l'industria logistica ha imparato finora e come le nuove soluzioni saranno fondamentali per gestire le emergenze del futuro.

"L'industria logistica e la supply chain giocano un ruolo chiave nella gestione delle pandemie" afferma Mario Zini, amministratore delegato di DHL Global Forwarding. "Mantenere in funzione una catena di distribuzione veloce ed efficace per garantire la consegna delle forniture sanitarie essenziali ci ha lasciato lezioni preziose per il presente e il futuro. Abbiamo avviato nuovi servizi dedicati alla distribuzione dei vaccini con una velocità senza precedenti. Siamo convinti che tutti i settori industriali e tutte le nazioni debbano lavorare insieme per portare a termine con successo questa fase della pandemia. D'ora in avanti, dovremo concentrarci sulla creazione di partnership forti e sull'analisi dei dati che abbiamo raccolto, elementi chiave per trarre conclusioni e trovare nuove soluzioni. Per i prossimi anni, da una parte dovremo tenere monitorati i volumi dei vaccini disponibili e la loro gestione, mantenere efficienti le infrastrutture e le attuali disposizioni, dall'altra avremo bisogno di pianificare le fluttuazioni stagionali con una piattaforma stabile e ben strutturata".

Ci sono stati importanti risultati nella ricerca e sviluppo, nella produzione, nella gestione della supply chain che aiuteranno a superare questa crisi globale. Il passo più importante è stato fatto proprio nel mondo della ricerca scientifica, con lo studio di un vaccino in un tempo cinque volte più veloce rispetto a qualsiasi altro in passato e la relativa produzione in tempi record. L'industria logistica ha saputo tener testa a una delle difficoltà più grandi che si è trovata ad affrontare negli ultimi anni: il trasporto - senza precedenti - del vaccino a una temperatura fino a -70°; nonostante questo ostacolo, la distribuzione è stata tre volte più veloce delle tempistiche standard. Un altro settore che ha giocato un ruolo chiave nella gestione dell'emergenza è stato quello della sanità pubblica e della politica dice DHL che hanno fornito un quadro favorevole al rapido sviluppo del vaccino e alla sua diffusione.

Per ottenere alto il livello di immunizzazione su scala globale sono necessarie dieci miliardi di dosi di vaccino. Ad oggi però, solo quattro paesi hanno raggiunto tassi di vaccinazione superiore al 50% e molti dei restanti paesi e territori hanno infrastrutture meno sviluppate e rendono più difficile la gestione della supply chain del vaccino. Per accelerarne la distribuzione, è necessario considerare i seguenti fattori: è fondamentale promuovere la collaborazione tra industrie e governi di tutto il mondo, stringendo partnership e basandosi

sui dati raccolti.

Per avere flussi di approvvigionamento sicuri in entrata è necessario avere una gestione proattiva della capacità di trasporto e una gestione efficiente dei flussi di ritorno per gli imballi. Questo è un fattore particolarmente critico perché più del 95% delle dosi di vaccino Covid-19 sono prodotte in soli 8 Paesi e devono essere consegnate in tutto il mondo.

I modelli di distribuzione dell'ultimo miglio, una volta adattati a livello locale, devono essere strutturati strategicamente secondo la posizione dei magazzini principali, la sincronizzazione del flusso dei vaccini e degli altri dispositivi medici, insieme al numero e alla posizione dei punti di vaccinazione.

Lungo tutto il 2021 e per gli anni successivi, l'infrastruttura logistica e la gestione della supply chain devono essere mantenute a questo livello per sostenere le altre 7-9 miliardi di dosi di vaccino necessarie per mantenere bassi i tassi di (re) infezione e rallentare il ritmo delle mutazioni del virus.

Pianificare il futuro è essenziale per identificare e prevenire le crisi sanitarie attraverso partenariati attivi, sistemi di allarme globali, un'agenda integrata di prevenzione delle epidemie e investimenti mirati in ricerca e sviluppo. Espandere e istituzionalizzare il contenimento del virus e le relative contromisure (ad esempio, il tracciamento digitale dei contatti e le scorte dei vaccini) saranno le due azioni fondamentali per garantire una preparazione strategica e tempi di risposta più efficienti. Per facilitare una rapida diffusione dei farmaci (diagnostici, terapeutici e vaccini), i governi e le industrie dovrebbero istituire una capacità di produzione sempre pronta, programmare la ricerca, la produzione e i piani di approvvigionamento, insieme all'ottimizzazione della distribuzione a livello locale. A questo link è disponibile lo studio completo: <https://www.dhl.com/pandemic-resilience>.

Combustibili una "Mission

ritmica dell'IMO" da 5 miliardi di dollari è il veicolo ideale per questo partenariato pubblico-privato, che è sostenuto da un'ampia coalizione di governi con il pieno sostegno dell'industria marittima globale. ICS non vede l'ora di lavorare con gli stati membri di Mission Innovation nel sostenere la proposta relativa all'IMO Maritime Research Fund (IMRF) che sarà discussa nel prossimo importante Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'IMO (10-17 giugno).

Con il supporto dei governi di Mission Innovation, il Fondo di ricerca marittima dell'IMO può essere istituito entro il 2023, finanziato esclusivamente dai contributi di ricerca e sviluppo degli operatori navali. Ciò non avrà alcun costo finanziario per i governi, integrando e sostenendo gli sforzi verso l'obiettivo della decarbonizzazione.

Guy Platten, segretario generale di ICS, ha commentato: "Accoglia-

mo con favore questo tempestivo riconoscimento da parte di Mission Innovation dell'urgente necessità di accelerare la ricerca e lo sviluppo di tecnologie a zero emissioni di carbonio nel trasporto marittimo. Questo sarà fondamentale per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di riduzione di CO₂, già concordati in sede IMO, a cui si sono impegnati sia i governi che l'industria.

"Ciò si allinea saldamente con gli obiettivi dei 5 miliardi di dollari di finanziamenti garantiti per la ricerca e lo sviluppo che il Fondo per la ricerca marittima dell'IMO fornirà. Sostenendo l'iniziativa IMRF all'IMO la prossima settimana, i governi hanno ora un'opportunità unica per trasformare in realtà gli obiettivi di Mission Innovation.

"L'IMRF consentirà di fornire almeno il 50 per cento del finanziamento a uno specifico progetto di ricerca e sviluppo sostenuto dal governo, potenzialmente molto di più per progetti più piccoli o se il progetto è intrapreso da un paese in via di sviluppo. Ciò contribuirebbe ai finanziamenti necessari per la ricerca e lo sviluppo in linea con gli annunci fatti oggi dai governi di Mission Innovation. Ma questo richiede il sostegno di questi stessi governi al MEPC (Marine Environment Protection Committee) dell'IMO la prossima settimana".

Insediato Fulvio Lino

L'incontro ha visto anche la partecipazione dell'ex commissario dell'ente Cinzia Zincone che, dopo aver salutato e ringraziato tutta la struttura, ha dato il benvenuto e augurato buon lavoro al neo presidente, e del comandante del Porto ammiraglio ispettore (CP) Piero Pellizzari.

Il presidente Di Blasio, dopo una breve presentazione della propria esperienza professionale, ha illustrato la situazione attuale dei porti di Venezia e Chioggia, in relazione ai trend di mercato e alle principali dinamiche del settore dello shipping.

"In una situazione post pandemica che ha inevitabilmente mutato i valori delle economie" ha dichiarato il presidente "l'Autorità deve saper leggere l'attualità e diventare il propulsore di cambiamenti in ordine alla scelte più sostenibili e di rilancio dell'economia".

"Per farlo - ha precisato Di Blasio - "l'AdSP dialogherà con le istituzioni, l'amministrazione regionale e comunale, con la Capitaneria di porto e con le altre istituzioni operanti in Porto nonché con l'intero ecosistema logistico e portuale che opera in una realtà unica e particolarissima come quella della laguna".

"L'Autorità è un ente pubblico non economico che rappresenta lo Stato sul territorio" ha proseguito il presidente "per questo abbiamo il dovere di costruire insieme agli attori istituzionali, economici e della società civile e ciascuno per propria competenza, una collaborazione efficace e costruttiva, basata sulla conoscenza e la competenza, volta a raggiungere l'interesse comune. Dovremo dare piena

attuazione alla legge di riforma della portualità, rivedere l'assetto degli scali veneti puntando ad un porto di concentrazione e alle conseguenti economie di scala, concentrando su alcune parole chiave come transizione energetica e digitale, innovazione tecnologica e sostenibilità, con l'obiettivo di diventare sempre più attrattivi e stimolare gli investimenti privati".

Il presidente ha evidenziato, quindi, l'esigenza di tornare a dare una risposta al mercato e agli operatori che cercano dall'Ente risposte e certezze. "Il mondo delle attività economiche legate all'Autorità ha bisogno di avere un interlocutore che sia consapevole della necessità di riconnettersi al sistema della produzione e della logistica e che indirizzi di conseguenza le proprie



scelte ben sapendo che da esse dipende una catena di produzione fondamentale per lo sviluppo del territorio e dell'economia".

"I porti di Venezia e Chioggia - ha concluso Di Blasio - devono essere porti accessibili in ogni senso: sarà

quindi necessario lavorare sui molti dossier aperti, identificando gli obiettivi a breve e medio periodo, lavorando con dedizione per colmare i gap esistenti ed essere protagonisti di una nuova stagione di rilancio e crescita".

PER VALORIZZARE LA RISORSA DEI TRASPORTI MARITTIMI

Confitarma a Venezia: basta con lo "spezzatino"



Mario Mattioli

ROMA - "Oceani sunt servandi. Proteggere il mare e le sue risorse":

Mario Mattioli, presidente Confitarma e Federazione del Mare, intervenendo al convegno "Oceani sunt servandi" organizzato dalla Marina Militare a Venezia il 29 e 31 maggio, nel corso della sessione "Il mare tra interessi economici e sostenibilità ambientale" moderato da Lucio Caracciolo, direttore di Limes, ha ricordato che tutto il cluster marittimo (navi, cantieri, porti, nautica e pesca) chiede da tempo una governance unitaria del mare che ponga al centro la blue economy.

Purtroppo, ancora oggi - ha ricordato Mattioli - gli operatori marittimi non hanno un punto di riferimento competente ma le loro problematiche fanno capo a otto

ministeri diversi. Lo spezzatino governativo per il mare in Italia si rispecchia in Europa ove è indispensabile il raccordo per "ingegnerizzare" i progressi verso la decarbonizzazione. Invece stiamo puntando ad un obiettivo in modo disordinato. Un accentramento delle competenze ed una realistica pianificazione sono indispensabili per rendere concreta la decarbonizzazione del trasporto marittimo, ed è molto importante ascoltare le componenti dell'industria. Per ragioni fisiche, di lunghe distanze, di disponibilità, ad oggi è difficile immaginare che l'intera flotta mondiale possa utilizzare combustibili diversi dal greggio, nonostante si stiano sviluppando alternative dual use per navi da crociera e traghetti. Ma, oltre al problema della mancanza di una infrastrutturazione adeguata alle nuove esigenze delle navi, all'esigenza di investimenti massivi, vi è il problema del loro finanziamento. Le navi trasportano il 90% del commercio mondiale, sottovalutare il loro contributo è impossibile.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

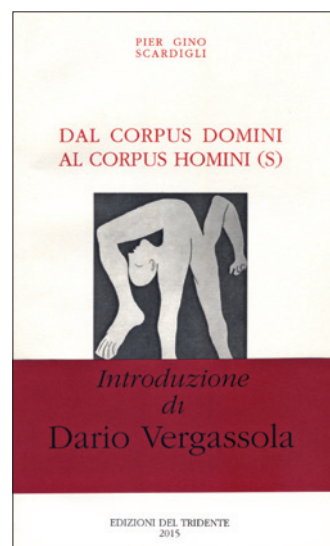
"Per sciopera ad shopping"

e

"Dal Corpus domini Al corpus homini(s)"

Di Pier Gino Scardigli

Edizioni De Ferrari e Tridente



Riconosco di essere viziato: perché Pier Gino, vecchio amico di vecchie battaglie più che altro

assai leggere, mi ha da anni gratificato dei suoi

deliziosi calembours che riunisce ciclicamente in piccoli volumi. Questa volta si tratta di due raccolte ancora in punta di

penna, ciascuna di oltre un centinaio di pensieri e pensierini

che possono anche strappare il sorriso, ma a rifletterci sopra

vanno ben oltre. Riporto, nell'impossibilità di andare oltre per

lo spazio che è sovrano, le post/fazioni di entrambi. Per il primo:

"per sciopera/ ad shopping/ e per chi/barca ha/ anche shipping".

Per il secondo - che tra l'altro ha una altrettanto piacevole

introduzione dello scrittore "serio" Dario Vergassola - ecco la

camaleontica post/fazione: "se mai Ponzio/in Palestina/ tornar

oggi dovesse/ non già Pilato/ bensì depilato/certo sarebbe".

Pensateci sopra e c'è meno da ridere: tra barbe coraniche e

lanci di razzi, Pier Gino colpisce davvero all'osso.

Ricordo anche che l'autore di questa cento e cento pensierini

urticanti è un molto serio e molto preparato presidente storico

della Scuola Nazionale dei Trasporti Spezzina, già presidente

della Camera di Commercio, già studioso di costumi locali, già...

ma mi fermo. Facendo mio il pensiero di Erodoto di Alicarnasso:

Se un uomo vuole occuparsi incessantemente di cose serie e

non abbandonarsi ogni tanto allo scherzo, senza accorgersene,

diventa pazzo o idiota.



Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William
Shepherd
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.

Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



“Dacci oggi il nostro insetto quotidiano”



Nella foto: Coleotteri “alimentari”.

Ma davvero si va in questa direzione per sfamare una crescita sempre più accelerata della popolazione mondiale?

Cara signora, si metta l’anima in pace: quello che le hanno raccontato è vero, compreso il fatto che già in alcuni paesi europei - Italia compresa - ci sono ricette con insetti e vermi. Vero che hanno un alto contenuto di proteine, vero anche che, vincendo l’atavico schifo, sarebbero anche - come dire - appetitosi. Personalmente nei miei numerosi viaggi da inviato speciale dei vari giornali ho mangiato frittate di cavallette (Libia) serpenti, pirana e scimmie arrosto (Bolivia), granchi King Crab (Australia), cotolette di cane (India) e persino, in un paesino dell’Amazzonia vicino a Santa Cruz de la Sierra, un gigantesco ragno grande come una mano che i ragazzini del luogo buttano sul fuoco finché zampe e crosta si bruciavano, mentre l’interno, una polpa bianca compatta, sapeva di...aragosta.

Non sono morto nessuna delle volte, anche se spesso ho saputo dopo quello che avevo mangiato. Dobbiamo aprirci la mente a un domani in cui le risorse alimentari saranno probabilmente meno ricche di oggi. Adattarci è anche un fatto di cultura. E forse arriveremo a pregare il Signore che ci dia, invece del pane, il nostro insetto quotidiano.

Quel rapporto scostumato dei romani con le G

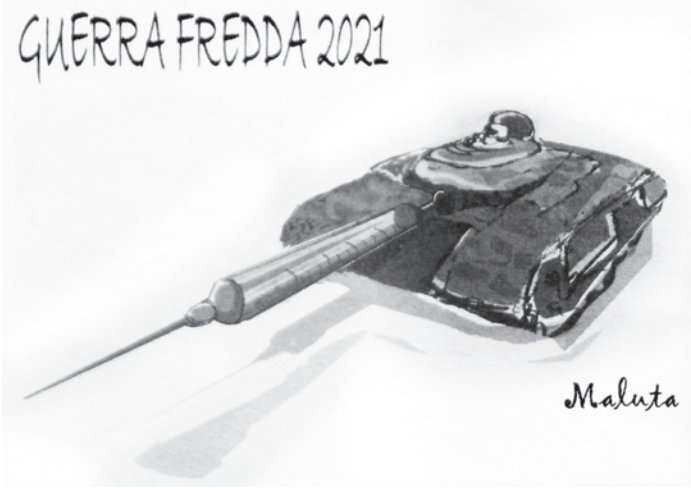


Carlo Azeglio Ciampi

La polemica è stata sopita, dopo qualche fiammata sulle TV. Ma sulla figuraccia del Comune di Roma per la lapide inaugurata alla memoria del presidente Ciampi, con il nome clamorosamente sbagliato (Azelio invece di Azeglio) a Livorno non ci sono andati per il sottile. Ecco l’intervento sul web di un portuale che si firma scherzosamente “Aceto”:

Sarà che a Roma si credono tutti superiori, ma la lapide al nostro Ciampi che manca di una G è la dimostrazione che sono tutti, a cominciare da quella sindaca tanto bellina quanto strafottente, degli ignoranti. Non hanno sbagliato a scrivere una letterina o un messaggino sul telefonino, ma una lapide: possibile che nessuno se ne sia accorto dopo essere passata tra tante mani? E se io allora, che ho fatto la terza media, scrivessi al presidente di oggi chiamandolo Mattarello?

La “guerra fredda” con i vaccini anti-Covid



faccia la stessa sceneggiata delle mascherine: quando non servono più o quasi, ne abbiamo in eccesso. Tornando allo Sputnik, è vero che c’è stato una specie di divieto della UE?

Difficile caro Paolo dare risposte esaurienti al suo quesito: anche perché sullo Sputnik si sono incrociate voci e notizie che hanno addirittura ipotizzato una specie di “ricatto” degli USA, che oggi notoriamente ha riaperto il fronte della guerra fredda. Secondo quanto dicono gli esperti - che tra l’altro non sono nemmeno unanimi nei giudizi - lo Sputnik avrebbe una buona risposta, con margini di rischio non superiori a quelli dei vaccini oggi autorizzati in Italia. E allora? Allora a pensar male si fa peccato ma spesso si ha ragione. Come chi sostiene (vedi la vignetta qui sopra, del periodico Candido) che i vaccini siano anch’essi un’arma sia economica che politica.

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 polpo, una macchina perfetta

Ci scrive Margherita Ros-sini, studentessa di liceo di Viareggio:

Leggo spesso sul vostro e su altri giornali che all’istituto di robotica del Sant’Anna di Pisa si sta lavorando su un polpo artificiale, una specie di robot marino che sarebbe capace di fare, con i suoi tentacoli, azioni non immaginabili con alcun altro arto animale. Io sono appassionata sub e spesso riesco a scovare i polpi nelle loro buche, dove dimostrano intelligenza mascherandosi anche con sassolini, alghe e gusci di conchiglie. Se riesco a carezzarli delicatamente, escono anche a giocare. Sono insomma animaletti che niente hanno a che vedere con le leggende purorose delle piovra o altro. Ma davvero si riesce a replicare l’eccezionale mobilità dei loro tentacoli?



L’octopus vulgaris, nome scientifico del nostro polpo, è davvero un eccezionale esempio di vita animale che molti definiscono superiore. Malgrado la maggior parte degli umani amino il polpo solo con patate e cipolla - tanto che se ne fa una vera strage ogni anno - questo mollusco gasteropode è una meraviglia della natura: ha quattro cuori indipendenti, i suoi otto tentacoli sono capaci (risultato di una ricerca scientifica) di oltre 16 mila movimenti diversi, le sue ventose sono in grado di trattenere in pochi istanti oggetti più pesanti dell’animale: e sul carattere curioso ma anche giocoso si hanno centinaia di testimonianze.

Vero che al Sant’Anna sono riusciti a creare alcuni tentacoli-robot, che potrebbero essere utili sia per ricerche sub che anche in chirurgia. Ma ovviamente siamo lontani dal saper replicare i 16 mila movimenti accreditati. Chissà però se un giorno si riuscisse ad addomesticare un polpo-chirurgo, o un polpo-meccanico sub, eccetera? Sempre meglio per lui che finire in pentola come unico contributo alla nostra specie...

Destabilizzare il porto di Trieste?

Simone Flora scrive replicando alla risposta di Tommaso De Siano sul tema della concorrenza di Koper a Trieste:

Giornalismo pericoloso ... ricominciamo a fare articoli destabilizzanti?

C’era da immaginarselo che le considerazioni del lettore di Trieste, preoccupato della concorrenza di Koper (che tra l’altro ha appena inaugurato un grande deposito coperto per i traffici delle auto) suscitassero una polemica con molti contrastanti interessi. Da Venezia si giudicano quelli che appaiono come sovvenzioni di Stato o privilegi i vari trattati che garantiscono al porto “redento” un regime preferenziale. Flora adesso risponde lapidariamente picche: si vuole destabilizzare il regime di Trieste”. Il presidente dell’AdSP triestino Zeno D’Agostino non entra per ora nell’agone, ma in compenso agisce. Ancora una volta dobbiamo rilevare che, non entrando nemmeno noi nella competizione, è amaro vedere che il sistema dei sistemi portuali italiani è più impegnato in scaramucce fratricide che non fare massa compatta per vincere la concorrenza esterna.

I gabbiani diventati spazzini



Ci scrive a nome di un gruppetto di studenti livornesi Paola Rossi:

Si parla tanto, e si scrive ancora di più, di un mondo più pulito: e a scuola ci fanno anche lezioni di educazione civica per sollecitarci a non buttare rifiuti né per la strada e nemmeno fuori dagli appositi raccoglitori della differenziata. Però poi basta guardarsi intorno per vedere sgattaiolare in strada topi grandi come gattini - molti di noi giorno di averne visti che nuotavano anche nel porto Mediceo - per non parlare dei gabbiani, diventati veri spazzini, che strappano le buste dei rifiuti abbandonati vicino i cassonetti e spargono il contenuto tutto intorno.

Possibile che contro questi animali ormai infestanti - topi e gabbiani - non si possa far niente?

Cara Paola, abbiamo già affrontato più volte il tema. Però lasciaci dire che la colpa non è né dei topi né dei gabbiani: non sono una bella vista, ma fanno il loro ... mestiere. La colpa è di chi abbandona i rifiuti per strada o negli angoli più nascosti dello stesso porto Mediceo, infischandosene del pubblico decoro e della salute di tutti. C’è uno studio recente che avrebbe appurato l’esistenza di almeno due o tre topi per ogni essere umano e non solo nei paesi sottosviluppati. Anni fa nel porto Mediceo un vecchio e caro amico che faceva il guardiano allo YCL, esasperato dai topi che di sera salivano sulle barche a far manbassa provò anche a sparare loro con una carabina. Finì subito, perché bucò più barche che topi...

In quanto ai gabbiani, i nostri padri li consideravano, con un impeto di romanticheria, le anime dei marinai. Oggi purtroppo per colpa non loro sono diventati spazzini. Se non lasciassimo rifiuti commestibili in giro, tornerebbero al mare, a fare romanticamente le anime dei marinai.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Joint Industry Project per test sui biocarburanti



Design Index) indice di riferimento dell’IMO. Il carburante alternativo a basso contenuto di carbonio di seconda generazione (conforme alla direttiva UE sulle energie rinnovabili (Red I/II) e certificato ISSC) sarà fornito da TFG Marine, azienda leader nel servizio di bunkeraggio nella regione Amsterdam-Rotterdam-Anversa (ARA).

Questo importante progetto mostra che il modello che vede diversi attori che agiscono separatamente si sta evolvendo verso uno sforzo congiunto, che mira alla collaborazione per trovare le migliori soluzioni per raggiungere obiettivi comuni di decarbonizzazione. La combinazione di visione strategica e capacità tecniche che accomuna noleggiatori, costruttori del motore (OEM), armatori, fornitori di carburante e organi di regolamentazione permetterà di sfruttare al meglio, studiare ed esplorare tutte le opzioni per raggiungere l’obiettivo di decarbonizzazione nel trasporto marittimo.

La fase preliminare del progetto ha avuto inizio a marzo 2021, quando sono stati resi noti i dettagli sulla natura e la composizione delle miscele di biocarburante, con la definizione dei protocolli relativi ai test del carburante, alle ispezioni, alla misurazione delle emissioni di NOx e ai test in mare. È stato inoltre necessario preparare l’analisi dei rischi, il “management of change”, adattare le procedure di swap e sviluppare un programma coerente di formazione degli equipaggi.

La seconda fase, che prevede i test a bordo delle navi, è programmata per metà giugno 2021, in conformità con le rotte commerciali pianificate delle navi. Questa fase inizierà non appena il bunkeraggio sarà completato e tutti i protocolli saranno stati definiti e approvati dall’OEM e dalle società di classificazione coinvolte. La fase di test monitorerà il comportamento del motore principale, dei generatori diesel e delle caldaie nella combustione della miscela di biocarburante, per valutare il funzionamento, le prestazioni e la capacità di stoccaggio del carburante. Verranno inoltre misurate le emissioni di NOx.

La fase successiva ai test prevede l’elaborazione e l’analisi delle emissioni rilevate, con particolare attenzione a CO² e NOx e ai loro effetti sugli indici EEXI e CII, secondo le linee guida esistenti.

La conclusione del progetto è prevista per metà luglio 2021.

Salvatore d’Amico, Fleet Director di d’Amico Group “Siamo orgogliosi di annunciare che questo progetto è stato deciso nella ‘Carbon War Room’, istituita nel dipartimento di gestione della flotta al fine di sfrut-

tare, studiare e individuare tutte le opzioni per la decarbonizzazione nel trasporto marittimo. Questa ‘Carbon War Room’ è stata creata con la collaborazione dei manager di diversi dipartimenti: tecnico, HSQE, Fleet Performance Monitoring, il dipartimento che di occupa della supervisione delle nuove costruzioni, allo scopo di raccogliere idee e proposte che coinvolgano gli OEM e gli enti normativi nella strategia aziendale.”

Mammaiut! Via la plastica

eliminate dal mercato tutte quelle plastiche usa-e-getta che rientrano nella direttiva del 2019. Direttiva ambientalmente corretta: solo che l’Italia l’ha recepita da poco, mancano le circolari applicative e orale ci troviamo di fronte alla violenta cancellazione di un settore produttivo che - guarda caso - vede l’Italia al primo posto in Europa. Da qui il brutto dubbio: non è che Bruxelles con questo colpisce proprio l’economia più debole per favorirne la colonizzazione? Ovvero: agli zoppi....

*

Secondo la direttiva UE recepita dall’Italia dal 3 luglio saranno fuori legge se di plastica, i mono-uso bicchieri, piatti, posate, cannucce, bastoncini per girare il caffè, cotton-floc, persino stoviglie di carta se ricoperte da un velo plastificato per non farle bruciare con i cibi caldi. Vietate anche le plastiche riciclate, che a questo punto fanno diventare anti-economico il riciclo. Va alle stelle (ovviamente con immediata ripercussione sui costi) la bioplastica, la cellulosa e il legno: con tanti saluti per le foreste che si vorrebbero difendere.

*

Sia chiaro: le plastiche non riciclabili sono un flagello per

l’ambiente, specie per il mare. Ma come in tutte le cose, occorre arrivare alle soluzioni per gradi: prima di tutto con l’educazione della gente a non buttare per terra quei prodotti. Poi bisogna aiutare le aziende a convertire la produzione: oggi il settore da lavoro a quasi 200 mila persone solo in Italia e solo per la produzione delle palettine per girare il caffè ci sono sette aziende, destinate a chiudere entro pochi giorni. Infine le plastiche riciclate in alternativa - dicono gli esperti - sono difficili da produrre e fondono a 60° mentre anche solo un caffè normale viene servito a temperatura superiore.

Torneremo solo ai cucchiaini metallici, la cui produzione (si vedano i problemi delle acciaierie) è altrettanto pericolosa per l’ambiente? Ed è proprio il momento per questa ennesima rivoluzione?

La realtà

solo inchiesta) e in certi momenti contese a colpi di rincaro.

Utili, indispensabili, oggetti a salvaguardia della nostra salute? Oggi sono uno dei rifiuti abbandonati per strada - e quasi sempre finiscono in mare - più diffusi. Inquinanti, difficili da smaltire, oscene a vedersi. E l’educazione della gente? Così per le plastiche monouso. Ma ancora una colta siamo costretti a richiamarci al grado di civiltà della nostra gente. Si potranno vietare le plastiche monouso - e si farà anche bene nei tempi giusti - ma finché rimarranno menefreghisti e sporcaccioni il mondo non potrà essere davvero green.

AMERIGO arriva in TDT

servizio, in occasione dell’attracco alle 11 si svolgerà alla sala Ferretti della Fortezza Vecchia una breve cerimonia con i rappresentanti dell’armatore e le autorità locali. Per l’armatore sarà presente l’amministratore delegato della società Paolo Lo Bianco. Per il terminal

120 Anniversary — YOUR PARTNER SINCE 1899



SAVINO DEL BENE®
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

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

presenterà il servizio Giulio Schenone, amministratore delegato di GIP, per l’Autorità Portuale porterà il suo saluto il presidente Luciano Guerrieri e per il Comune l’assessore Barbara Bonciani. In veste di presentatore e moderatore il dottor Marco Casale, direttore di Port News Magazine - l’house horgan dell’AdSPLivornese - e responsabile della comunicazione del sistema.

Seguirà un vermouth e la consegna del crest al comandante della “Dalida”.

La nave in arrivo a Livorno è stata costruita nel 2011, è lunga 334 metri, larga 43 al baglio massimo e pesca intorno agli 11 metri. Appartiene alla precedente generazione delle fullcontainers della società francese - le ultime hanno già in essere la propulsione mista ibrida - ed ha operato quasi sempre sulle linee del Nord America. Il servizio rientra nella nuova versione che precedentemente operava da Genova e la Spezia; quest’ultimo scalo sostituito appunto da Livorno nell’ambito dell’Alleanza che comprende altre cinque (più una) società.

“Eco Catania” a Grimaldi

classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La

rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate.

Grazie all’adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, a parità di velocità la Eco Catania consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO² per unità trasportata. Emissioni che vengono addirittura azzerate quando la nave è ferma in porto: durante la sosta in banchina, la Eco Catania utilizza infatti l’energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio con una potenza totale di 5 MWh che si ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m² di pannelli solari. In più, la nave è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l’abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

“La Eco Catania è solo la più recente delle numerose prove tangibili del nostro impegno per accelerare la transizione ecologica nel settore dei trasporti”, ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea. “La Sicilia merita e necessita di servizi di trasporto affidabili ed efficienti; per questo abbiamo dedicato ad uno dei suoi principali porti la nostra quinta unità della classe GG5G, che sarà presto impiegata proprio tra l’isola, il Continente e Malta”.

Agenzia Marittima

LE NAVI

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 S C



M SC

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA – TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE - LIBIA	APL SAVANNAH	ONNABE	LA SPEZIA	20 giugno 2021
	MSC SINDY	MA123A	LA SPEZIA	4 luglio 2021
	APL PHOENIX	ONNAHE	LA SPEZIA	9 luglio 2021
USA NORD ATLANTICO	SAN VICENTE	ME123W	LEGHORN	19 giugno 2021
	MSC VITTORIA	ME124W	LEGHORN	26 giugno 2021
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC ADELAIDE	MM123A	GENOVA	13 giugno 2021
	MSC ALBANY	MM124A	GENOVA	20 giugno 2021
	MSC ADELAIDE	MM123A	LEGHORN	15 giugno 2021
	MSC ALBANY	MM124A	LEGHORN	22 giugno 2021
	MSC GISELLE	MC123A	LA SPEZIA	16 giugno 2021
	MSC SHUBA B	MC124A	LA SPEZIA	23 giugno 2021
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	VEGA AZURIT	YA124A	LA SPEZIA	17 giugno 2021
	JSP BORA	YA125A	LA SPEZIA	24 giugno 2021
WEST AFRICA + CANARIE	MSC ROSARIA	MW123A	GENOVA	16 giugno 2021
	MSC NURIA	MW124A	GENOVA	23 giugno 2021
	MSC NURIA	MW123A	LEGHORN	19 giugno 2021
	MSC NURIA	MW124A	LEGHORN	26 giugno 2021
	MSC ELENI	CX123A	LEGHORN	14 giugno 2021
	MSC LORENA	CX124A	LEGHORN	21 giugno 2021
CANADA	MSC ELENI	CX123A	GENOVA	15 giugno 2021
	MSC LORENA	CX124A	GENOVA	22 giugno 2021
	MSC GISELLE	NL121R	LA SPEZIA	14 giugno 2021
	MSC FLORENTINA	NL122R	LA SPEZIA	21 giugno 2021
NORD EUROPA	MSC LAURA	NL123R	LA SPEZIA	28 giugno 2021
	MSC CAPUCINE R	YM124A	LA SPEZIA	18 giugno 2021
MAROCCO	MSC NIKOLETA	YM125A	LA SPEZIA	25 giugno 2021

CPWEB.IT