

LA GAZZETTA MARITTIMA



*Speciale
tutela dell'ambiente Mare*

AGOSTO 2020



Labromare



Studio Capras Livorno

AMBIENTE SOSTEGNO DIFESA
TUTELA RISPETTO PROTEZIONE
NATURA PREVENZIONE SUPPORTO
ASSISTENZA TERRITORIO
SALVAGUARDIA PARTECIPAZIONE

EMERGENZE h24 365 gg
tel. **337-710443**



Labromare S.R.L.

LIVORNO Via dell'Artigianato, 69
Tel. +39 0586 - 4479 Fax +39 0586 - 409748
www.labromare.it



SOMMARIO

- 5 Decomar SpA: l'ecodragaggio
- 7 La pianificazione DEASP a Livorno e Piombino
- 9 Moby SpA, Tirrenia e Toremara: ridurre plastica e CO²
- 11 Marevivo ripulisce i fondali al Romito e Capraia
- 13 Il progetto "Cleanup" per ripulire gli oceani
- 15 OLT rifornirà anche le navi cisterna
- 17 GNV «La Superba» è Ship Biosafe
- 19 Grimaldi, l'attenzione all'ambiente Mare
- 21 Reti fantasma, recuperate in un anno sei tonnellate
- 22 Le meduse, ottimo cibo dal mare

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione
57123 Livorno
Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
«LA GAZZETTA MARITTIMA»
n° 71 del 12 Settembre 2020 - P.I. 45%

Per un mare sempre meno inquinato

Non si è mai parlato tanto di iniziative per difendere l'ambiente marino - sia dagli impatti antropici che dagli stessi fenomeni naturali negativi - come in quest'anno di nuove sensibilità. Forse la pandemia del Covid, che ci ha messi di fronte all'improvviso a dimostrazioni terribili della nostra fragilità, ci ha aperto la mente anche alle altre fragilità meno contingenti ma altrettanto letali. E non sono certo state le comparsate delle varie Grefine a responsabilizzare sia ciascuno di noi che gli stessi Stati.

In questo quadro, le normative per difendere l'ambiente marino sono ormai da tempo uscite dalle mere "grida manzoniane" - cioè con effetto pratico zero - per incidere profondamente sui molteplici aspetti delle attività umane. Oggi in particolare l'intera catena logistica mondiale è in fase rivoluzionaria, con regole stringenti sui carburanti meno inquinanti, sull'utilizzo delle vernici delle navi ma non solo, su porti e sui loro sistemi di tutela del territorio, sulle attività subacquee, di esplorazione e perforazione: e in particolare sull'incentivazione di nuove fonti energetiche "green" come le pale eoliche, i pannelli solari, e persino le vele e gli aquiloni per la propulsione navale alternativa o integrata a quella tradizionale.

*

Ma la rivoluzione più significativa è quella già recepita da qualche anno, ma praticata in particolare proprio da questo 2020, relativa all'uso del GNL per le motorizzazioni sia pesanti terrestri, sia in particolare delle navi. Abbiamo ben presente che le nuove generazioni per il trasporto navale, sia delle merci che delle persone, sono tutte progettate per alimentazioni "ibride", e in sempre più casi solo a GNL: traghetti, navi da crociera, portacontainer, persino i nuovi rimorchiatori e certe navi militari, oggi hanno motorizzazioni alimentate a gas naturale. E sempre più porti, non certo solo italiani, hanno realizzato o stanno realizzando stazioni di "cold ironing", ovvero di alimentazione elettrica delle navi quando attraccano in banchina. Per la storia, in Italia il primo (e al momento unico) impianto portuale operativo di "cold ironing" è quello sulla calata Sgarallino di Livorno: che è stato accolto anche da commenti ironici ed ha avuto una comparsata in tribunale (finita nel nulla) perché arrivato troppo presto rispetto alle navi attrezzate ad utilizzarlo. Oggi altri porti stanno attrezzandosi, a cominciare da Genova. E pur nella consapevolezza che non può essere una soluzione assoluta, è sempre un'opzione "green", a patto che l'energia elettrica fornita venga da centrali di produzione che a loro volta non operino con carburanti "sporchi".

*

Prima di accennare alla legislazione mondiale, europea e nazionale sul tema, vorremmo dare atto ad alcuni operatori della catena logistica di essersi subito dimostrati sensibili. Armatori come il Gruppo Grimaldi, la Costa Crociere, GNV, Gruppo Onorato e molti altri, non solo hanno adottato il GNL dove era già possibile, ma in alternativa o in attesa hanno installato efficaci "scrubber" (ovvero maxi filtri) per ridurre drasticamente le emissioni aeree. Le ultime generazioni di filtri interessano anche gli scarichi a mare - sia dei fumi di combustione che delle sentine - e sono adottati anche per i generatori secondari di bordo. Forse nel futuro si potrà fare meglio, ma già oggi una nave moderna inquina enormemente meno di una di soli dieci anni fa. E se volessimo andare indietro nella storia, inquina anche meno delle triremi delle repubbliche marinare: sottovento alle quali non si poteva respirare per oltre un miglio, dal fetore di centinaia di uomini incatenati ai remi e costretti nel proprio sudiciume per giorni e giorni. È un paradosso? Certamente: ma nemmeno troppo forzato. Va da sé che la tecnologia non si arresta mai e che sono allo studio assai avanzate alternative allo stesso GNL, basate sull'utilizzo delle celle a idrogeno. Tecnologie nemmeno rivoluzionarie visto che sui sottomarini moderni - compresi quelli italiani - il sistema funziona da anni. Trasferirlo sulle grandi navi è un problema diverso, anche considerando costi e spazi. Ma ci arriveremo. E sarà un altro piccolo grande passo per il mare più pulito.

*

In un recente numero della Rivista Marittima, organo della Marina Militare italiana, è apparso un articolato studio dell'avvocato Paola Giorgia Ascani sulle politiche energetiche europee e nazionali. L'avvocato Ascani, che è anche consulente giuridico del circolo del Ministero degli Esteri, ha ricordato in apertura che la stretta relazione tra tenore di vita e risorse energetiche ha reso centrale la questione energia e quella conseguente di come produrla nelle politiche mondiali per lo sviluppo. "È intuitivo" - scrive anche - che il consumo di qualsiasi forma di energia abbia un lato poco benevolo che è l'inquinamento". Primo passo effettivo per ridurre questo effetto è venuto con la conferenza mondiale di Parigi sul clima (COP 21) del 2015. L'anno dopo, nel 2016, ben 191 stati hanno firmato a New York impegnandosi in politiche energetiche "pulite" e allargando quindi i firmatari del precedente protocollo di Kyoto. Obiettivo finale: arrivare entro la chiusura del secolo alla "neutralità climatica" con una drastica riduzione delle emissioni fino quasi all'annullamento. Un'utopia? Vedremo.

L'Unione Europea da parte sua ha pubblicato l'anno scorso - come si vede si marcia veloci ma non troppo - un "New Green Deal Europe" seguito da un altrettanto impegnativo "Clean Energy Package" destinato ad avere piena attuazione già l'anno prossimo, nel 2021.

Sarebbe lungo e complicato entrare nei dettagli dei vari piani, ma lo schema generale è di spingere - anche con finanziamenti europei - alla sostituzione veloci delle fonti energetiche inquinanti con altre a minore impatto. Tra queste, per quanto riguarda in particolare il mare, vengono incentivati i parchi eolici costieri, cinque dei quali già esistenti (il più celebre è in Danimarca, con un'estensione di decine di miglia e capace di fornire energia totalmente pulita a una città da 200 mila abitanti). In Italia c'è al momento un unico progetto del genere in Puglia, con lavori già iniziati ma molte resistenze locali. Altri studi riguardano turbine sottomarine che trasformano le correnti in energia, dighe che utilizzano le maree (specie in Adriatico) eccetera.

Non vogliamo né possiamo fare in queste pagine la summa dei vari piani. Ci siamo proposti invece di elencare alcuni elementi - anche solo episodici - che rappresentano altrettanti interventi concreti per fare, anche nel nostro piccolo, una parte del "New Green Deal". La pulizia nei porti, quella puntiforme con i volontari sulle coste, le iniziative delle AdSP, la vicenda delle "ecoballe", le navi a GNL, sono tutti tasselli che puntano, nel rispetto del realismo, a salvaguardare la pulizia del mare e la nostra salute. Si potrebbe andare avanti, citando tutto quello che avrebbe il diritto d'essere citato, per uno o più libri. Per ora, accontentiamoci così: ringraziando le aziende che con il loro supporto pubblicitario hanno dimostrato di essere sensibili ai temi.

Antonio Fulvi

Decomar SpA: l'ecodragaggio

La tecnologia Limpidh2o, ben nota ormai a livello internazionale, è l'emblema di una visione concettualmente semplice ed efficace sull'ecodragaggio e sull'economia circolare; trasformata in realtà grazie alla capacità di Decomar SpA, società con sede a Massa occupata nella ricerca e nello sviluppo di soluzioni per il ripristino ambientale ed il recupero delle risorse naturali.

Già diversi anni fa Benedetti, ad e presidente della società toscana, provò ad affacciarsi al mondo dei porti italiani per proporre una soluzione sicura e sostenibile al più grande e spinoso dei loro problemi, quello del dragaggio dei fondali, incontrando difficoltà di comprensione e burocrazia; ma non si è mai scoraggiato - e di questo il nostro giornale è testimone avendo seguito il suo percorso fin dall'inizio - forte della convinzione che quando un progetto poggia su basi corrette non può che arrivare a buon fine. Oggi Decomar nel suo capitale ha la Fincantieri, che ha creduto in questa tecnologia innovativa e nel suo ampio utilizzo, anche in altri ambiti oltre a quelli costieri, ed ha grandi obiettivi davanti a sé. Ne parliamo in questa intervista.

Presidente, partiamo dai dragaggi delle coste: quali novità ci sono per la vostra società?

Nel maggio scorso, in piena fase Covid, l'UNI ha emesso la Prassi di Riferimento 812020 per gli ecodragaggi a tutela della sicurezza ambientale e sociale ma soprattutto per portare l'economia circolare in un settore strategico come quello portuale costiero. Quello che ci inorgoglisce è che - proprio a seguito dell'avvento della nostra tecnologia - il primo istituto di normazione italiano abbia rilevato un vulnus nelle norme della gestione dei sedimenti a mare che non indirizzavano adeguatamente l'applicazione della circular economy. L'ecodragaggio rappresenta quindi lo strumento necessario per un nuovo e rivoluzionario approccio a un'attività che era di per sé non regolamentata in modo oggettivo. L'UNI porterà l'istanza in Europa affermando così la consapevolezza che certi temi possono essere affrontati con correttezza e contezza: con l'ecodragaggio infatti si quantificano e differenziano i materiali che vengono spostati, al contrario di quanto succede oggi in mare dove c'è quasi sempre scarsa certezza dei quantitativi che vengono spostati e dove viene trascurato l'aspetto qualitativo di cosa si stia spostando. È evidente, infatti, che la selezione e il controllo siano i presupposti fondamentali perché qualsiasi risorsa possa essere gestita in ottica di circular economy.

Quali altri progetti porterete avanti con De-



Davide Benedetti

comar SpA?

I progetti sono davvero molti. Uno fra questi è il "Rinnovo Parco Dighe Italiane" finanziato dal MISE, che comporterà l'adattamento della nostra tecnologia, studiata per la costa, per il suo utilizzo ottimale nello sfangamento dei bacini. Proprio recentemente, a seguito delle forti piogge nel veronese, abbiamo assistito all'ennesimo disastro idrogeologico. Il comparto idrico del nostro Paese è molto importante ma necessita di manutenzione e questo sarà il nostro compito: con i bacini idrici in efficienza raggiungeremo il doppio vantaggio della sicurezza idraulica - che deriva dall'aumento della loro capienza una volta bonificati - e del maggiore contrasto alla siccità grazie alla maggiore efficienza di gestione. Il progetto, già approvato, parte a inizio 2021 ed in circa 20 mesi convaliderà i risultati prodotti.

Tornando alla portualità, che rappresenta uno degli asset principali dell'economia italiana: questa si trova in una fase ricca di cambiamenti e possibilità, sia per quanto riguarda le prossime nomine nelle AdSP sia per i progetti che da queste dovranno essere presentati per ottenere i fondi dal Recovery Fund. Quali prospettive intravede?

I 209 miliardi che sono stati stanziati finiranno per essere solo un miraggio se i porti non si decideranno a cambiare passo ed iniziare finalmente a vedere il tema ambiente non solo come un problema da risolvere ma come un'opportunità per investire in un futuro con grandi prospettive e ricucire così quella frattura che si era creata fra loro e la costa. Oggi - al contrario

- il porto e la costa possono diventare un unicum; addirittura il porto può diventare il principale alleato della costa provvedendo alla sua tutela ed aiutandola al meglio ad espandersi. Occorre dunque la nuova consapevolezza che è solo in un contesto di piena sostenibilità che si trovano le vere opportunità.

Quali sono i vantaggi dell'economia circolare che riuscite ad offrire con Limpidh2o?

Dobbiamo partire da un concetto nuovo della gestione delle risorse orientato alla loro valorizzazione. Pensiamo ad esempio alle sabbie di risulta che mentre oggi rappresentano un problema per il porto possono essere invece una risorsa enorme in molte situazioni. Prima di Limpidh2o il ricorso alla discarica in Italia era abusato costringendo il Paese ad essere in costante infrazione comunitaria e a pagare il 40% di detrazione della contribuzione comunitaria. Ma c'è molto altro: l'ecodragaggio nel tempo andrà a sostituire il dragaggio tradizionale. Oggi Fincantieri DECO SpA, la società nata dalla partnership di Fincantieri e Decomar, è l'unica società in grado di fornire il servizio che unisce il porto alla costa in maniera sostenibile e qualitativamente rilevante consentendo in futuro di poter aspirare ad una certificazione delle coste e delle acque italiane con enorme vantaggio del turismo che grazie a questa innovazione può elevare i propri standard di qualità. Per poter svolgere questo lavoro dovremo rispondere anche in termini di capacità.

A questo proposito può anticiparci i prossimi passi di Fincantieri DECO?

Stiamo finendo l'allestimento della piattaforma modulare di 24 mt x 12 DECO 1 nel cantiere di Trieste di Fincantieri, che permetterà le prime attività della tecnologia di ecodragaggio Limpidh2o in Italia e nel mondo. La piattaforma ha una tecnologia di primo livello sotto il profilo della sostenibilità non solo per quanto riguarda l'ecodragaggio ma anche riguardo alle motorizzazioni, inclusa quella della divisione sottomarina. Molto presto la presenteremo nel corso di un evento che raccoglierà tutta la portualità italiana. La scelta di questo evento non è casuale perché proprio in questa occasione vogliamo lanciare un messaggio: siamo al fianco della portualità e vogliamo contribuire al fondamentale lavoro che svolge intercettando tutte le linee di incentivo per il suo rinnovamento ed inserimento in un contesto di sinergia e sintonia con le coste, nell'ottica di una vera green economy.

C.G.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

www.portodigioiatauro.it



PORTI ALLA SFIDA DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

La pianificazione DEASP a Livorno e Piombino



Claudio Vanni



Stefano Corsini

“Individuare nel miglioramento ambientale ed energetico uno dei fattori di competitività dei porti - è la premessa del documento dell’Autorità Portuale del Nord Tirreno sui temi della sostenibilità ambientale - è il principale obiettivo che l’AdSP si è prefissata di raggiungere con il proprio Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) presentato a fine giugno online a Palazzo Rosciano, quartier generale della Port Authority.

Davanti a una platea di circa 40 partecipanti, tra soggetti istituzionali e operatori portuali, è stato illustrato l’inventario dei consumi energetici in termini di CO² equivalente prodotta dai porti del sistema, che comprende anche Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia isola.

Le tonnellate di anidride carbonica emesse ogni anno nelle aree portuali - è il consuntivo delle ricerche - sono oltre 200.000, il 90% delle quali sono prodotte a Livorno, lo scalo multipurpose che per dimensioni e volumi di traffico costituisce naturalmente il principale scalo del sistema.

Confermando gli studi precedentemente svolti dall’AdSP, che fin dal 2010 - col progetto Climeport - aveva approfondito l’argomento, è emerso anche che è stato e in parte è ancora il settore navale a portare il maggiore contributo di emissioni: quasi il 90% di tonnellate di CO² equivalente proviene infatti dalle navi in manovra e in stazionamento a banchina.

Per quanto riguarda lo svolgimento delle attività di movimento merci a terra, il gasolio è ancora il vettore energetico più utilizzato.

“Alla luce della fotografia attuale delle emissioni di CO² dei porti - dice il documento - è possibile adesso sia prevedere obiettivi di riduzione delle emissioni conformi agli obiettivi nazionali, monitorandone l’andamento nel tempo, sia individuare obiettivi specifici per ogni porto del Sistema, definendo azioni infrastrutturali e misure di incentivazione mirate a migliorare la gestione energetico-ambientale delle attività”. Il dirigente

dell’AdSP responsabile del DEASP, dottor Claudio Vanni, ha anche ricordato come le previsioni dei Piani Regolatori Portuali vigenti già puntino al “miglioramento dell’efficienza energetica dei trasporti e delle operazioni portuali, spostando ad esempio il trasporto merci quanto più possibile su ferrovia”.

Potenziare il consumo dell’energia elettrica, utilizzando eventualmente una generazione di energia locale da fonti rinnovabili, potrebbe inoltre migliorare le prestazioni dei porti dell’AdSP MTS.

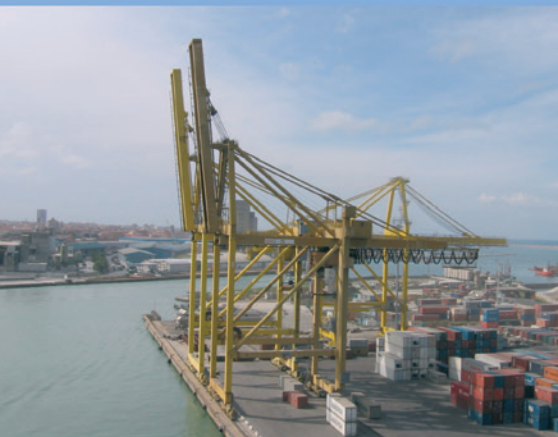
L’incontro d’inizio estate è servito a condividere con la comunità portuale il percorso di redazione del DEASP. I partecipanti all’incontro on-line hanno potuto infatti prendere parte ad un interessante dibattito sia sulle strategie (è possibile immaginare un sistema portuale carbon neutral a lungo termine?) che sui progetti (quanta energia elettrica si potrebbe produrre installando pannelli fotovoltaici su tutti i tetti degli edifici esistenti in porto?); inoltre un sistema di votazione on-line specificatamente progettato per l’evento ha permesso di individuare un ordinamento delle preferenze dei presenti riguardo alle proposte descritte.

L’impegno dell’AdSP è quindi nella realizzazione di approfondimenti e studi di fattibilità per realizzare l’adeguamento delle reti elettriche portuali alle esigenze di consumo futuro, soprattutto a Piombino e Livorno, e valutare la possibilità di fornire energia elettrica ai traghetti che stazionano di notte e Portoferraio. Le infrastrutture elettriche così ripensate potrebbero consentire di sfruttare anche innovative modalità gestionali recentemente introdotte dalle normative europee e nazionali, come ad esempio i consorzi di acquisto, i sistemi di distribuzione chiusi e le comunità energetiche.

“Non inventiamo niente di nuovo - ha ricordato anche recentemente Vanni - quello che vogliamo fare in ambito portuale è consentire l’approvvigionamento di elettricità a basso costo e pulita, prodotta cioè da fonti rinnovabili”.



**REVAMPING
GRU**



**FULL
RENTAL**



**MANUTENZIONE
BANCHINE**



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

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

**SEDE
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24**



L'IMPEGNO "GREEN" SULLE NAVI DEL GRUPPO ONORATO

Moby SpA, Tirrenia e Toremar: ridurre plastica e CO²

*La Moby Drea.**La Sharden Tirrenia.*

"Tutte le azioni positive che stiamo portando avanti nascono dal nostro amore per il mare, declinato in tutte le sue sfumature". È chiara l'intenzione del Gruppo Onorato Armatori che, nelle parole dell'ad Achille Onorato, ha recentemente spiegato ancora una volta quanto sia importante avere cura di un bene prezioso come l'ambiente e, nello specifico, il mare.

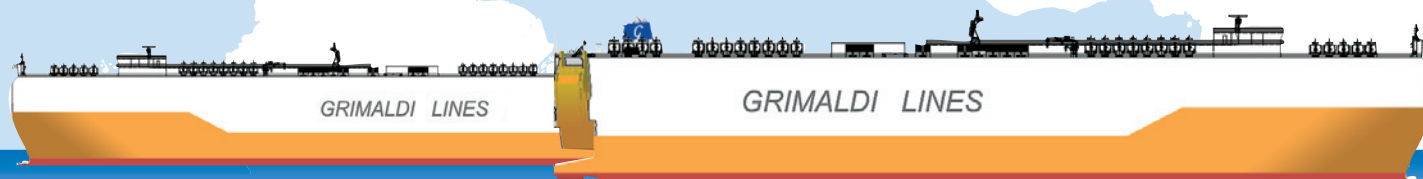
È proprio per questo motivo che sulle navi di Moby SpA, Tirrenia e Toremar, appartenenti al Gruppo, vengono portate avanti iniziative e azioni tese a rendere concreta questa attenzione. Ne sono una dimostrazione l'impegno a bordo per la riduzione della plastica, con l'obiettivo di limitare drasticamente i prodotti monouso e non riciclabili. L'iniziativa ha permesso di evitare l'utilizzo di oltre 4 milioni di articoli in plastica nell'arco di un solo anno. A ciò si aggiunge l'implementazione di un dipartimento dedicato all'ambito Energy Saving che si occupa di limitare le emissioni di CO² a bordo delle Moby Lines. Basti pensare che, se fosse trasportato in aereo l'equivalente caricato annualmente dalla flotta del Gruppo, si produrrebbero 1,9 milioni di tonnellate di emissioni aggiuntive di CO², come calcolato da un autorevole studio di The European House - Ambrosetti sulle esternalità negative dell'anidride carbonica. Su

tutte le navi del gruppo l'attenzione ai consumi dei carburanti fossili è diventata un imperativo per i comandanti, a loro volta già culturalmente sensibilizzati. Da sottolineare che i passeggeri stessi sono tutti informati, durante i viaggi, dei vantaggi della salvaguardia del mare: gli altoparlanti di bordo informano della necessità di non gettare rifiuti in mare - nemmeno le micidiali cicche di sigaretta - e dei provvedimenti presi dalla compagnia per conferire i rifiuti a terra. C'è una grande attenzione anche alla vita animale: ogni avvistamento di delfini, tartarughe, balene o altri grandi mammiferi viene segnalato con l'altoparlante in modo che i passeggeri possano godere dello spettacolo, spesso eccezionale. Il numero uno del gruppo, Vincenzo Onorato - figlio del fondatore, il compianto Achille - è anche un appassionato di vela e di regate veliche, tanto da aver partecipato con il suo "Mascalzone Latino" (in varie versioni) a competizioni internazionali di altissimo livello. Per lui, come per la maggior parte dei velisti, Mil Mare è sacro. E le indicazioni per le nuove navi che arriveranno, con tutte le caratteristiche più "green" oggi possibili, lo conferma.



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO

L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it

QUANDO IL VOLONTARIATO NON È SOLTANTO A PAROLE E PROCLAMI

Marevivo ripulisce i fondali al Romito e Capraia

Se il mare è stato da secoli la pattumiera più o meno legale delle nostre coste - e anche dell'interno del paese, visto l'apporto dei fiumi - da qualche anno le associazioni ambientaliste più sensibili, coadiuvate e spesso coordinate dalla Guardia Costiera e dalla Guardia di Finanza con i propri mezzi, si stanno dando ad operazioni subacquee per ripulire i fondali. Operazioni spesso pericolose, sempre impegnative: perché basta un movimento sbagliato intorno a una rete abbandonata sul fondo per restare intrappolati. Occorrono sub sperimentati e prudenti, come quelli professionisti di comprovata capacità che quest'estate ha utilizzato l'associazione ambientalista Marevivo lungo la costa della Toscana, del Lazio e anche sulle isole. Sono stati imbracati e conferiti in discarica rifiuti di ogni tipo: dai vecchi copertoni ai relitti di barche, dalle reti a catenarie e corpi morti di antichi ancoraggi.

Dice Rosalba Giugni, storico presidente di Marevivo: "Non c'illudiamo di poter ripulire tutto il mare: ma facciamo il possibile perché oltre a liberare i fondali dai rifiuti ci sia una documentazione delle operazioni capace di far capire a tutti, e in particolare ai giovani, quanto sia necessario impegnarsi per tenere il mare pulito."

Particolarmente impegnativa è l'operazione di Marevivo Livorno appoggiata all'Assonautica della Camera di Commercio locale: che in accordo con l'azienda labronica dei servizi ambientali Aamps da alcune estati interviene con i propri volontari e un paio di grossi gommoni per tenere pulita la splendida spiaggetta di Cala del Leone, in località Romito a Sud della città. La Cala è praticamente inaccessibile dalla statale e i volontari devono usare i gommoni per andare a pulire e per trasportare in porto a Livorno - dove l'Aamps interviene - con gli appositi sacchi i rifiuti. Operazioni che si svolgono all'alba, per non interferire con il traffico dei natanti da diporto: e che quest'anno si sono dimostrate particolarmente pesanti perché la Cala è diventata un vero e proprio campeggio abusivo, con anche duecento giovani che lasciano ogni genere di rifiuti, comprese le loro deiezioni: e spesso con decine di siringhe sulla sabbia, testimonianza di "riti" serali e notturni non certo innocenti. La difficile accessibilità da terra - c'è solo un sentiero da capre quasi verticale - non impedisce ai giovani di ogni nazionalità di scendere alla spiaggetta: ma a quanto pare non consente alle forze dell'ordine - per quanto più volte avvertite - di fare controlli. Il che ovviamente toglie la fruizione della spiaggia alle famiglie che vorrebbero innocentemente approdare con le loro barchette, visto che oggi la bellissima Cala è una zona tabù. Che Marevivo continua coraggiosamente a ripulire, sia pure con l'amara sensazione di una battaglia in ogni caso perduta.

Cento bambini e tanti altri

LIVORNO - Anche quest'estate come di consueto dal 2012 Assonautica Labronica ha svolto per il sociale la seguente attività.

Associazioni cittadine coinvolte: A.I.L. LIVORNO (Ass.ne Italiana contro la leucemia) uscita 11.07 Tot. 12 persone; AUTISMO LIVORNO-Progetto Filippide, uscita il 18.07 Tot. 18 persone; ASS.NE DON NESI 2 uscite 14 e 21 luglio Tot. 36 persone; ASS.NE ZENITH 3 uscite 1-8-22 agosto Tot. 41 persone. Tutte le gite sono state fatte sui gommoni con i volontari Assonautica e MareVivo; quest'anno per l'emergenza Covid le solite soste a Cala de' Medici e Chioma non sono state possibili, quindi in alternativa le tappe sono state la Meloria, la navigazione lungo costa, e il periplo dei Fossi. Il totale dei bambini assistiti quest'anno 2020 è pari a 107.



Nelle foto: il campeggio abusivo della Cala, un gruppo di volontari, un gomme con il suo carico e i sacchi in banchina a Livorno.

MARITIME SOLUTIONS
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



ZAKI.IT

UN ORIGINALE SISTEMA DI PANNE GALLEGGIANTI E “GONNE”

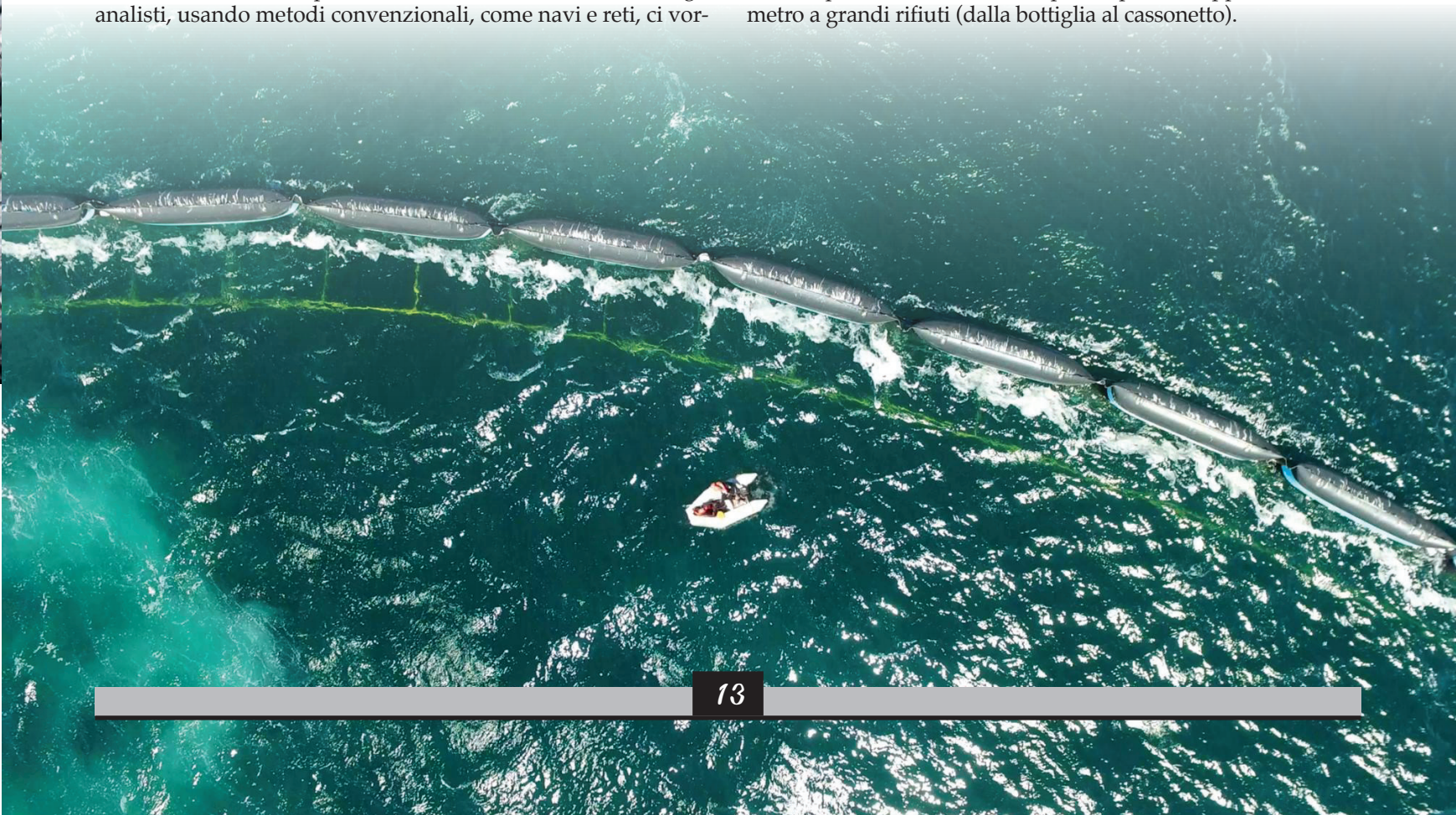
Il progetto “Cleanup” per ripulire gli oceani

LOS ANGELES – Tra i tanti progetti che stanno nascendo in tutto il mondo, si sta lavorando al sistema sviluppato da Ocean Cleanup, un’organizzazione senza scopo di lucro che sviluppa tecnologie avanzate per liberare gli oceani dalla plastica. Tutti conoscono la “Great Pacific Garbage Patch”, una massa enorme di plastiche che galleggiano nel Pacifico Orientale con concentrazioni talmente alte da aver sostituito in alcune zone le biomasse locali con un rapporto plastica plancton di 5 a 1. Un mostro di enormi dimensioni che continua ad accrescersi alimentato dalle correnti che trasportano i rifiuti plastici orientali e statunitensi, aggregandoli in un gigantesco vortice.

Si tratta di una superficie marina di oltre 1,6 milioni di chilometri quadrati ovvero 3 volte maggiore della Francia. Nel vortice il 99% sono detriti plastici ed il 46 % di essi derivano da reti da pesca abbandonate, trappole mortali per le creature marine che accidentalmente vi finiscono all’interno. Il sistema ideato da Ocean Cleanup utilizza le correnti oceaniche per dirigere sistemi alla deriva passivi per ripulire i mari. L’obiettivo attuale è raccogliere le plastiche nel “Great Pacific Garbage Patch” in un tempo accettabile per poterle poi trasportare a terra e riciclarle (ove possibile). Secondo le valutazioni degli analisti, usando metodi convenzionali, come navi e reti, ci vor-

rebbero migliaia di anni e costi di decine di miliardi di dollari per essere completato. Da qui l’idea di creare un sistema di grandi dimensioni, passivo, che sfrutti le correnti come mezzo di trasferimento.

Ocean Cleanup ritiene di poterlo in gran parte fare solo in 5 anni, con costi decisamente più bassi. Sarà vero? Sembra di sì anche se il flusso continuo di tali materiali dovrebbe essere comunque interrotto per dare senso alla gigantesca operazione. Il sistema consiste in un galleggiante lungo 600 metri che si trova sulla superficie dell’acqua e una gonna affusolata profonda 3 metri attaccata al di sotto. Il galleggiante fornisce galleggiabilità al sistema e impedisce alla plastica di scorrere su di esso, mentre la gonna li raccoglie ed impedisce ai detriti di fuoriuscire. Concettualmente, come ogni oggetto che galleggia sull’acqua, il sistema viene trasportato dalla corrente. Tuttavia, il vento e le onde spingono solo il sistema, poiché il galleggiante si trova appena sopra la superficie dell’acqua, mentre la plastica si trova principalmente al di sotto di essa. Il sistema si muove quindi più velocemente della plastica, permettendo alla plastica di essere catturata. Il sistema galleggiante è stato progettato per catturare materie plastiche che vanno da piccoli pezzi di appena un millimetro a grandi rifiuti (dalla bottiglia al cassonetto).





MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

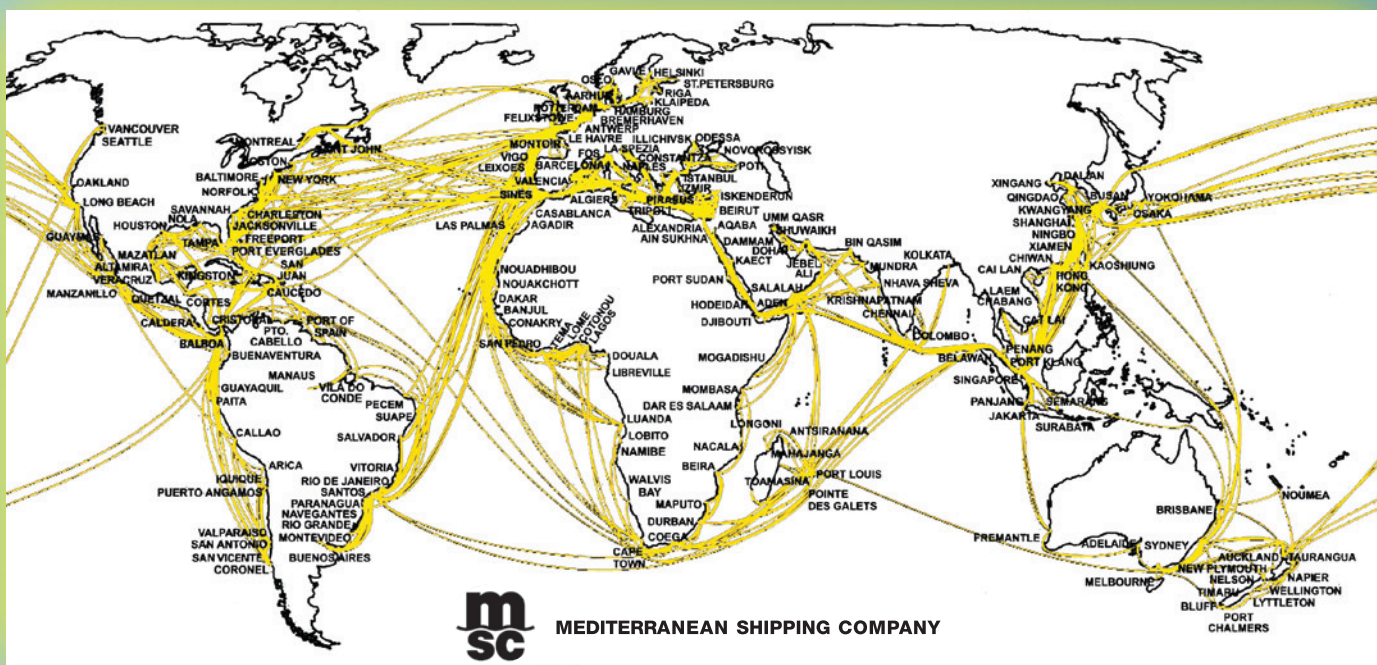
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

UN ULTERIORE PASSO AVANTI PER L'USO DEL CARBURANTE GNL

OLT rifornirà anche le navi cisterna

È stata una lunga attesa, anche perché le verifiche sul piano della sicurezza sono estenuanti, ma alla fine dello scorso luglio - si legge sul sito dell'impresa - si è conclusa presso il Ministero dell'Ambiente la procedura per la verifica di impatto ambientale delle modifiche all'impianto di rigassificazione OLT (Offshore LNG Toscana) attivo al largo di Livorno, necessarie per il rifornimento delle navi cisterna di GNL di piccola taglia.

Le navi cisterna potranno a loro volta rifornire i depositi costieri di GNL in costruzione - come l'Higas di Santa Giusta a Oristano e l'impianto portuale di Livorno su cui è impegnato anche il gruppo Neri - e in progetto nel Mediterraneo oltre a rifornire ship-to-ship le unità che utilizzano questo combustibile.

La richiesta era stata presentata da OLT il 22 marzo 2019 e già il 6 dicembre 2019 la commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS si esprime positivamente riguardo all'esclusione dalla procedura, parere che permette l'avvio dei lavori senza altri procedimenti preliminari, tutti conclusi.

Come segnalato dalla Staffetta Quotidiana lo scorso 29 luglio, il Ministero ha preso atto di detto parere e di altri aspetti procedurali dando il via libera alle modifiche dell'impianto con il Decreto Ministeriale n. 229 del 27 luglio 2020 a 16 mesi

dall'avvio del procedimento, mentre già nel settembre 2019 aveva avuto il via libera dalla Regione Toscana e dalla Conferenza dei Servizi presso il MISE.

L'operatività dell'impianto è prevista per l'estate 2021 e come riportato sempre dalla Staffetta, l'amministratore delegato di OLT ingegner Giovanni Giorgi ha comunicato che l'impianto dal prossimo ottobre potrà ricevere gli ordini per le operazioni di caricamento.

Il progetto di modifica dell'impianto prevede, in aggiunta alle normali attività, il rifornimento annuale di 41 navi cisterna di piccola-media taglia (tipicamente tra 5.000 e 7.500 mc di GNL). Il servizio sarà alimentato da una capacità di GNL per circa 310.000 mc, lasciando invariata la capacità massima autorizzata di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi di gas naturale all'anno.

Mentre il Ministero dell'Ambiente procedeva per la richiesta di esclusione dalla VIA, si sono resi disponibili per il rifornimento delle navi cisterna di GNL di piccola taglia gli impianti spagnoli di Huelva, Barcellona e Marsiglia. In questi porti e a Tenerife si svolgono anche rifornimenti ship-to-ship, non ancora permessi in Italia (così come i rifornimenti truck-to-ship).






ASSONAUTICA ITALIANA



**Spianata del MOLO MEDICEO, 55
57123 LIVORNO**

0586 889100

assonautica.livorno@libero.it



ANCORA UN PASSO AVANTI PER L'AMBIENTE E LA SALUTE

GNV «La Superba» è Ship Biosafe

L'attenzione all'ambiente, insieme a quella della salute, è tra i punti fermi della politica operativa della Compagnia di Navigazione GNV. Così la nave La Superba torna sulle storiche linee di collegamento con la Sardegna, dopo aver ottenuto la notazione addizionale di classe Ship Biosafe dal RINA: l'ambita notazione rilasciata dal RINA, molto articolata da conseguire, certifica che la nave è dotata di sistemi, componenti, layout interno e procedure operative che mitigano il rischio biologico.

Con 567 cabine, 37 suite – 31 suites doppie e 6 suites presidenziali con balcone – bar, ristoranti, shop e ampi spazi di bordo, La Superba è tra i più grandi traghetti passeggeri in servizio nel Mediterraneo, nonché uno dei più grandi al mondo, insieme alla nave gemella La Suprema: grazie alle ampie aree a disposizione, estremamente versatili e confortevoli, e all'accoglienza dei servizi di bordo, l'Ammiraglia di GNV è considerata una delle navi più belle del Mediterraneo; oggi torna a servire gli storici collegamenti della Compagnia da e per la Sardegna, prima destinazione sulla quale era stata impiegata dopo il varo.

Lo scorso 1° Settembre il RINA ha effettuato la visita di controllo e rigorosi check a bordo nave, a seguito dei quali la nave La Superba è risultata idonea a ricevere la notazione addizionale di classe "Ship Biosafe" per le sue caratteristiche costruttive, e per le azioni messe in atto da GNV come l'organizzazione degli spazi, lo screening sanitario a bordo, le procedure in caso di rischi biologici, la formazione per i marittimi a bordo e un piano di investimenti ad hoc per la gestione di possibili infezioni con l'obiettivo di contribuire a prevenire e mitigare possibili contagi.

Con il diffondersi del Covid-19, GNV ha messo in campo fin da subito procedure mirate per la sanificazione e il di-

stanziamento sociale a bordo, nelle biglietterie e negli uffici: a maggio, infatti, la Compagnia si è dotata della Carta dei Servizi di Sicurezza, redatta sulla base dell'esperienza unica acquisita con il progetto "nave-ospedale" di Genova per l'emergenza Covid-19, allestita su specifiche indicazioni delle autorità sanitarie (<https://info.gnv.it/nave-ospedale/>).

La notazione si inquadra in una più ampia certificazione relativa al sistema di gestione: grazie alle competenze acquisite in materia di misure di prevenzione e contenimento del contagio, formazione degli equipaggi circa la prevenzione dei rischi e la gestione di eventuali casi sintomatici, GNV ha ottenuto infatti a giugno 2020 la Biosafety Trust Certification.

Questo innovativo schema di certificazione è stato implementato da RINA, che verifica con rigorosi audit periodici l'applicazione dei sistemi di gestione volti a prevenire l'insorgere di infezioni batteriche e virali, ma anche mirati a contenerne la diffusione nel caso si riscontrasse un caso durante l'esperienza di viaggio, rendendo la permanenza presso le sedi di terra o a bordo sicura per i passeggeri, i dipendenti e l'equipaggio.

La Carta dei Servizi e la Biosafety Trust Certification formano dunque un sistema coordinato di prevenzione e gestione dei rischi di contagio, in linea con lo standard di gestione della sicurezza OHSAS 18001 e il protocollo di gestione dell'igiene HACCP. Il tutto integrato dagli interventi già attuati sulle navi per la drastica riduzione degli inquinamenti sia da fumi che da scarichi.

Con l'aggiunta della notazione di classe addizionale del RINA sulla nave La Superba, GNV dimostra di aver messo in atto un approccio a 360 gradi per la mitigazione del rischio biologico.





LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

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

Grimaldi, l'attenzione all'ambiente Mare

Il Gruppo Grimaldi è stata la prima Compagnia di Navigazione italiana ad ottenere il certificato di qualità ISO 9001 e il certificato ISO 14001 (Ambiente).

Il successivo adeguamento alla norma UNI EN ISO 9001:2008 e l'integrazione del sistema di gestione con i requisiti della ISO 14001:2004 hanno ulteriormente consolidato i sistemi adottati dal Gruppo in materia di Qualità e Ambiente.

Il documento di Politica per la Qualità e l'Ambiente costituisce il documento principale del sistema integrato del Gruppo e viene diffuso e rispettato da tutto il personale.

Oltre che per la qualità ed efficienza dei servizi offerti, il

Gruppo Grimaldi si distingue per la forte attenzione verso le tematiche ambientali, che si è tradotta negli ultimi anni in importanti investimenti finalizzati alla riduzione delle emissioni nocive. Il Gruppo partenopeo è stato infatti tra le prime compagnie di navigazione a scegliere di installare, a bordo delle sue navi, gli scrubber per la depurazione dei gas di scarico e mega batterie al litio, capaci di alimentare le navi durante la sosta in porto, raggiungendo così l'obiettivo di "zero emissioni in porto". Il Gruppo, inoltre, si impegna attivamente per sostenere l'implementazione delle nuove normative dell'IMO in materia di emissioni di zolfo, in qualità di membro fondatore della Clean Shipping Alliance.



La Cruise Roma zero-emission.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Potengraf



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

Reti fantasma, recuperate in un anno sei tonnellate

I primi risultati ad un anno dal lancio dell'operazione che rientra nel progetto "PlasticFreeGC" che tutela i fondali marini sono importanti. Come ha reso noto il ministro dell'Ambiente Sergio Costa, sei tonnellate di reti abbandonate sono state rimosse dai fondali marini e avviate al corretto iter per la distruzione. È il bilancio annuale dell'operazione 'Reti fantasma', che rientra nel progetto "PlasticFreeGC" per il contrasto alla dispersione delle microplastiche in mare, avviato a luglio 2019 a Fiumicino alla presenza del ministro dell'Ambiente Sergio Costa, del comandante generale della Guardia Costiera Giovanni Pettorino.

Un'operazione che ha visto l'impiego della componente subacquea della Guardia Costiera dislocata sul territorio nazionale, mirata al recupero delle reti da pesca abbandonate nei fondali marini della nostra Penisola.

"L'attività condotta dai Nuclei subacquei della Guardia Costiera - spiega il ministro dell'Ambiente Sergio Costa - ha portato alla rimozione dai fondali marini di 6 tonnellate di plastiche disperse in mare pari, a titolo esemplificativo, a circa 200 mila bottiglie di plastica in abbandono sui fondali marini".

"Un risultato importante - continua il ministro - se pensiamo che le reti fantasma sono responsabili dell'alterazione dell'ecosistema marino per la dispersione nell'ambiente delle micro-particelle sintetiche delle quali sono composte".

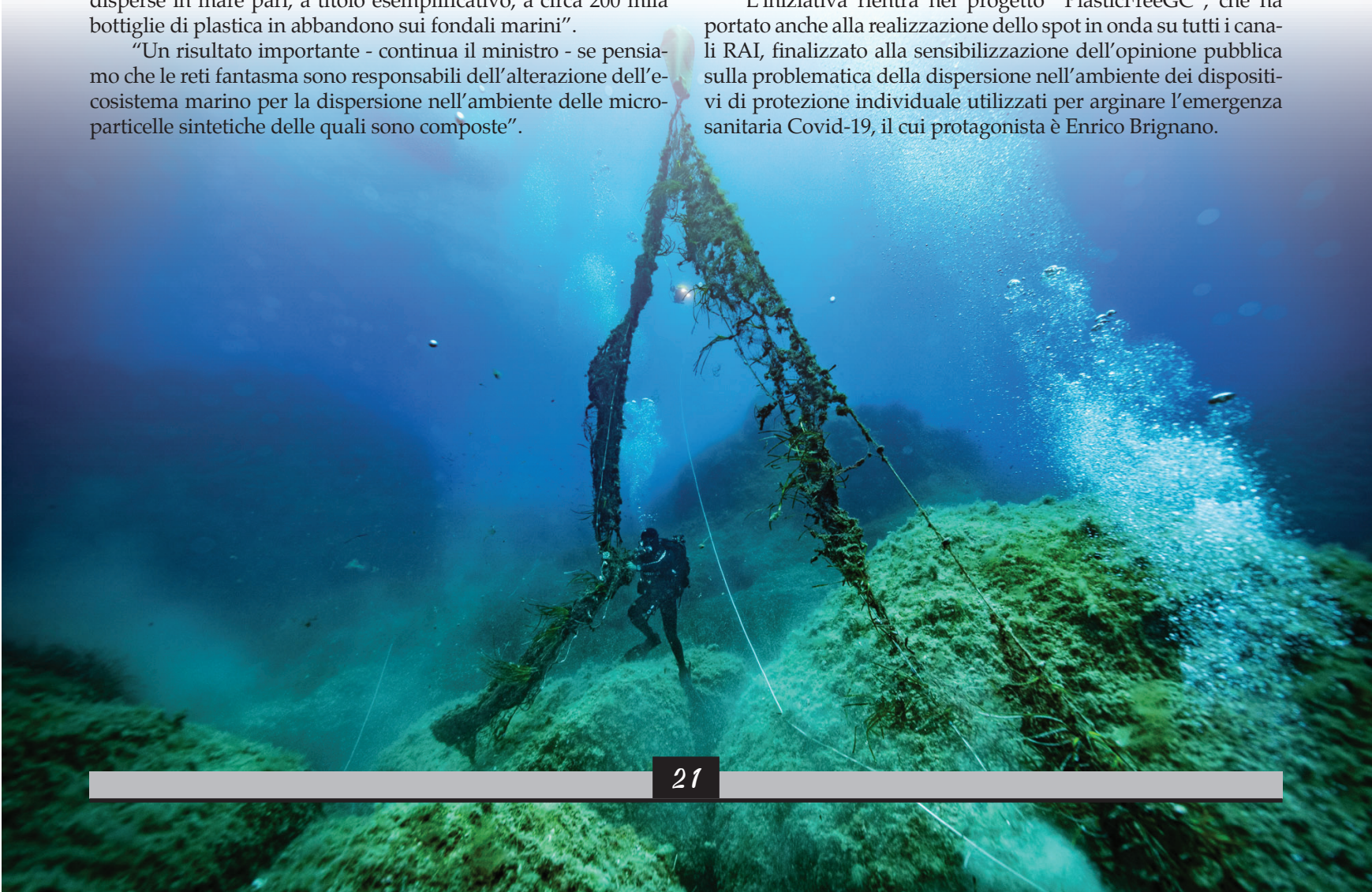
Reti che, se lasciate in mare, continuano a "pescare" in maniera passiva e rappresentano per le specie ittiche che vi rimangono intrappolate dei veri e propri "muri della morte" e che, oltre a danneggiare l'habitat marino, sono un concreto pericolo per la sicurezza di sub e bagnanti.

L'attività operativa, partita il 9 luglio 2019, si è sviluppata attraverso una fase preliminare di raccolta di informazioni, attraverso tutti i Comandi territoriali della Guardia Costiera, la collaborazione delle categorie professionali operanti sul mare e delle associazioni ambientaliste.

È stata dunque effettuata una prima mappatura generale, riportante la collocazione delle reti fantasma lungo le coste, e in continuo aggiornamento con le informazioni operative reperite sul territorio.

L'operazione, ancora in corso e che proseguirà nei prossimi mesi, si inserisce in una più ampia campagna comunicativa sul tema della sensibilità ambientale, condotta da Ministero dell'Ambiente e Comando Generale della Guardia Costiera.

L'iniziativa rientra nel progetto "PlasticFreeGC", che ha portato anche alla realizzazione dello spot in onda su tutti i canali RAI, finalizzato alla sensibilizzazione dell'opinione pubblica sulla problematica della dispersione nell'ambiente dei dispositivi di protezione individuale utilizzati per arginare l'emergenza sanitaria Covid-19, il cui protagonista è Enrico Brignano.



LE GRANDI POSSIBILITÀ PER IL FUTURO

Le meduse, ottimo cibo dal mare



La pesca alla medusa.

Sono in esponenziale aumento gli esemplari di meduse che popolano i mari, un fenomeno dovuto a un mix di cause, prima di tutto la pesca intensiva che riduce i loro predatori. Anche in questi giorni se ne può avere prova lungo le coste: ma se la reazione principale è temere di venirne punti, ormai tempo di cambiare prospettiva: le meduse sono il cibo del futuro.

Lo assicura Stefano Piraino, professore di Zoologia e Biologia Marina all'Università del Salento, che le studia da trent'anni e che da qualche anno, in collaborazione con la ricercatrice dell'ISPA-CNR Antonella Leone, si è concentrato sulle loro proprietà nutritive. Sono un'ottima fonte di proteine, povere di grassi, oltre che una materia prima ecosostenibile, sottolinea il docente: una fonte che contiene quasi tutti gli aminoacidi di cui abbiamo bisogno e che, secondo recenti studi, potrebbe avere proprietà anticancro.

Il successo di questo filone di ricerca è testimoniato dall'interesse crescente dei media fino alla visita ai laboratori di Ectekne della trasmissione Rai Linea Verde e al servizio Jellyfish for dinner su Al-Jazeera della food writer Ursula Ferrigno in EarthRise (ma soprattutto dalle sempre più frequenti sperimentazioni con chef e ristoratori).

Grazie al progetto PULMO, finanziato dal programma europeo Marie Skłodowska Curie, racconta Piraino, è stato pubblicato un articolo che caratterizza la comunità microbiologica associata alle meduse, dimostrando che non ci sono patogeni associati e che la medusa polmone di mare *Rhizostoma pulmo*, abbondantissima in alcuni tratti delle nostre coste al Sud è commestibile. Nel contempo, nell'ambito del progetto europeo GO-JELLY, in collaborazione con l'ISPA-CNR è stato messo a punto un innovativo sistema di trasformazione a scopo alimentare delle meduse che evita l'utilizzo di elevate concentrazioni tossiche

di sali come l'allume, molto usato invece nei tradizionali sistemi di trasformazione nei paesi asiatici. Anche per questo ultimamente è stata avviata una collaborazione con chef di fama stellare, come Gennaro Esposito di Vico Equense, o come Fabiano Viva del ristorante DUO di Lecce. Quest'ultimo si è recentemente prestato alla sperimentazione di nuovi deliziosi piatti a base di meduse per il programma EarthRise di Al-Jazeera. Le ricette tuttavia rimangono al momento nella cassaforte dello chef, in attesa che l'Agenzia Europea per la Sicurezza Alimentare possa dare il via libera al consumo delle meduse mediterranee, dopo averlo già fatto con le meduse asiatiche.

Sperimentazioni importanti, se si considera che in un mondo di incertezze e cambiamenti, c'è una grande certezza: nel 2050 ci saranno 9,6 miliardi di persone che chiederanno a questo pianeta più cibo. La pesca ha oramai raggiunto i limiti di sostenibilità massima, e un recente rapporto della FAO ci ricorda che non ci sono mai stati così pochi pesci nei mari come adesso. Se continueremo a questo ritmo, nel 2050 non ci saranno più pesci da pescare. Occorre trovare nuove risorse non solo per l'alimentazione ma anche per la ricerca di nuovi farmaci e di nuove molecole di interesse biotecnologico. E le meduse sembrano offrire un'eccellente opportunità di crescita e sviluppo sostenibile anche in Mediterraneo.



Piatti a base di medusa.



Austral
AGENZIA MARITTIMA



SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO OGNI MERCOLEDÍ E SABATO

COLLEGAMENTO **LIVORNO / TUNISI / SOUSSE / SFAX**
ed altre destinazioni interne

ROTABILI CONTAINERS MAFIS

Via del Forte S. Pietro 6/8 – Livorno – Tel. 0586 883566
austral@austral.it – www.austral.it

hai mai pensato
al **porto** come **risorsa** per la lotta
all'**erosione costiera**?

L'**Eco**dragaggio **Sì**

Limpidha
↑ ↓

