



PER UNA INTERPRETAZIONE SULLA TIPOLOGIA DEI MATERIALI DEI FONDALI

CON UNA PRESENZA MILITARE IN CRESCITA

**Voli diretti  
per Pharma  
e alta moda**

## Dragaggi bloccati dalla Regione Toscana

Vivaci proteste da tutta la portualità mentre Firenze passa "il cerino" al Ministero dell'Ambiente con un quesito di cui si attende una risposta da due settimane

LIVORNO - C'è stata la bassa marea nel Mediterraneo, che ha creato i suoi problemi. Ma c'è stato anche di peggio: la Regione Toscana, con una interpretazione ritenuta da qualche tecnico "folle" ha vietato i dragaggi portuali "in via provvisoria" perché i suoi uffici considererebbero i fanghi e le sabbie "rifiuti speciali", quindi da conferire in apposite discariche. Alle proteste, anche veementi, degli ambienti portuali di Palazzo Rosciano, si è deciso di non decidere, chiedendo un apposito parere del Ministero dell'Ambiente. Con buona pace dei traffici marittimi e delle tante dichiarazioni dello Stato sull'importanza fondamentale dello shipping per la nostra economia.

Tornando alla bassa marea della settimana scorsa, dovuta al concomitante effetto delle sizigie lunari e dell'alta pressione, anche questo evento ha messo in difficoltà alcuni dei porti italiani, in aggiunta agli endemici problemi sui fondali. Si sono registrate basse maree in alcuni casi di notevole portata su numerose aree d'Italia, in particolare su litorale di Veneto e Romagna, ma anche su Puglia, Campania e Toscana. Tra domenica e lunedì

(segue a pagina 8)



L'EVOLUZIONE DELLE CATENE LOGISTICHE

### O predatori o essere predati?

LIVORNO - Diciamo subito che se mancano davvero le terapie universalmente accettate, non mancano le diagnosi sull'evoluzione della logistica mondiale. Non mancano? Abbondano: tra webinar, convegni, doti intervenienti di dottissimi esperti, associazioni e analisti dello shipping, è tutto un registrare un principio che non avrebbe niente di nuovo dalla fine del Paradiso Terrestre: in economia come in natura, o si è predatori o si rischia di essere predati.

I richiami alla realtà nella logistica non mancano. L'esempio più eclatante è del gruppo MSC che da semplice

A.F.  
(segue a pagina 6)

## I russi nel Mare Nostrum

Nell'audizione alla Commissione difesa della Camera, il rapporto dell'ammiraglio Credendino - Tartus la base della squadra

ROMA - "Gli effetti immediati sulla nostra sicurezza della guerra in Ucraina si sono riverberati ancora una volta sul mare e sono l'aumento impressionante dei numeri della flotta russa nel Mediterraneo e nel Mar Nero a un livello che non si vedeva nemmeno ai tempi della guerra fredda". L'ha detto il capo di Stato Maggiore della Marina Militare Enrico Credendino, in audizione alla commissione Difesa

(segue a pagina 8)



Alessandro Albertini

MILANO - I prodotti italiani, in particolare dei settori (segue a pagina 8)

SEMPRE PIÙ GRANDI LE GRANDI COMPAGNIE

## Le "Top Ten" dello shipping

Rank	Operator	Teu	Share
1	Mediterranean Shg Co	4,668,226	17.8%
2	Maersk	4,211,812	16.0%
3	CMA CGM Group	3,382,887	12.9%
4	COSCO Group	2,866,465	10.9%
5	Hapag-Lloyd	1,795,177	6.8%
6	Evergreen Line	1,661,469	6.3%
7	ONE (Ocean Network Express)	1,533,332	5.8%
8	HMM Co Ltd	816,365	3.1%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	705,614	2.7%
10	Zim	538,287	2.0%

LONDRA - La tabella qui sopra fotografa una realtà significativa dell'armamento container mondiale, con una crescita che per le "big One" non s'arresta, ma anzi sempre aumentare d'impegno e di valore. Un segnale positivo - e ce ne vogliono, in questi tempi di incertezze! - a conferma che, come dicono a Napoli, "Adda passa 'a nuttata" ma dovrà tornare il sereno.

Il trend di MSC, passata ormai saldamente in testa alla classifica mondiale, prosegue anche con la crescita degli ordini (lo si vede dalla tabella integrata degli ordini che riferiamo con il seguito dell'articolo). Una crescita superiore nettamente anche quella della seconda classificata, la Maersk che segue a ruota ma negli ordini frena. CMA CGM segue al terzo posto ma non perde le distanze dai primi due mentre appare significativa la risalita al 6° posto assoluto di Evergreen. Altrettanto significativa, ma in termini di perplessità, la posizione di Yang Ming calata al 9° posto,

(segue a pagina 8)

NOSTRA INTERVISTA AL TEAM DI M&M TRASPORTI DI LIVORNO

## I tanti problemi della logistica su gomma



Nella foto: I partecipanti al nostro incontro nella sede di M&M.

LIVORNO - In questi tempi di massima incertezza sul futuro prossimo, anche il mondo della logistica su gomma prova a interrogarsi sulle strategie in atto e quelle da adottare.

A.F.  
(segue a pagina 6)

### Camionisti: dannati a vita dura



LIVORNO - Ce lo siamo chiesti, dopo che anche l'intervista qui a fianco ci ha confermato che è sempre più difficile trovare camionisti giovani, perché questo mestiere sia tra quelli in via d'estinzione. E le risposte non mancano.

In primo luogo perché manca la formazione professionale. Dei tanti, tantissimi, forse troppi corsi di formazione offerti dal mercato, nessuno o quasi - a quanto risulta - si dedica a questa

Antonio Fulvi  
(segue a pagina 6)

IL SOMMARIO  
DEGLI ARTICOLI  
INTERNI DI OGGI È  
(A PAGINA 6)



**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

Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons  
Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons  
Gamma completa macchine e sistemi di magazzino  
Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica,  
gestione flotte

Per ulteriori informazioni:

TRICOM srl  
Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177  
Grosseto | Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446836  
info@tricom srl | www.tricom srl



Linde Material Handling

**Linde**

**Tricom s.r.l.**



ORGANIZZATO AD ANVERSA PER I PORTI DI TUTTO IL MONDO

# Un corso sulle strategie internazionali



LONDRA—Per il terzo anno consecutivo, l'associazione mondiale dei porti IAPH sta collaborando con i suoi membri associati Antwerp/Flanders Port Training Centre

(APEC) e il Centre for Maritime and Air Transport (C-MAT) nell'organizzazione di un corso sulla strategia portuale internazionale, con sessioni online diffuse dal 3 al

28 aprile e una settimana di corsi in presenza ad Anversa dall'8 al 12 maggio. Il tutto al costo di 4.600 euro, a carico dei singoli porti aderenti al corso.

**Nell'immagine:** Le rotte marittime mondiali.

La partnership suddetta - sottolinea una nota dell'associazione - consente di presentare un mix di professionisti portuali esperti, accademici e responsabili politici globali sugli aspetti internazionali della strategia e della gestione portuale.

**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

Nel corso si rifletterà sulle principali tendenze macroeconomiche e geopolitiche globali e si analizzerà il loro impatto sulle piattaforme portuali, dal cambiamento delle catene di approvvigionamento globali, alla digitalizzazione, al cambiamento climatico e alla transizione energetica. Inoltre, saranno approfondite le differenze regionali e le realtà nel settore portuale in Cina, India, Medio Oriente, Africa, America Latina

ed Europa. Da sottolineare che della IAPH fa parte per l'Italia solo l'AdSP di Genova.

Infine, saranno valutate diverse strategie internazionali all'interno dell'industria portuale per progettare la strategia sulla scena internazionale.

I membri IAPH godono di uno sconto del 20% sulla quota di iscrizione e sono previste ulteriori riduzioni per gruppi superiori a cinque persone.

CON BOLOGNAFIERE WATER&ENERGY A ROMA

## Primo Forum Fuels Mobility



ROMA—Il 10 e 11 maggio prossimi si svolgerà presso il contesto architettonico del Gazometro Ostiense ENI a Roma (Via del Commercio, 9/11), il primo Forum Fuels Mobility. L'evento convergenziale biennale all'insegna dell'innovazione tecnologica che, a partire da quest'anno, si alternerà alla manifestazione fieristica prevista nel 2024 a Bologna. Il Forum è promosso da BFWE - BolognaFiere Water&Energy, joint venture fondata da BolognaFiere, uno dei principali player italiani del mercato fieristico, e Mirumir, società

che, da oltre vent'anni, promuove e organizza iniziative espositive e convergenziali sui temi dell'energia e dell'innovazione tecnologica. L'evento è realizzato in collaborazione con Assogasliquidi-Federchimica, Assopetroli-Assoenergia e Unem.

Saranno due giorni dedicati alla trasformazione della mobilità e della rete di distribuzione carburanti, in cui l'intero settore si confronterà sulle nuove tecnologie a disposizione e sulle possibili integrazioni di tutti i vettori energetici. Verranno esaminate le normative di riferi-

mento, il contesto geopolitico, le opportunità e le strategie di crescita economica, di tutela ambientale e sociale del settore.

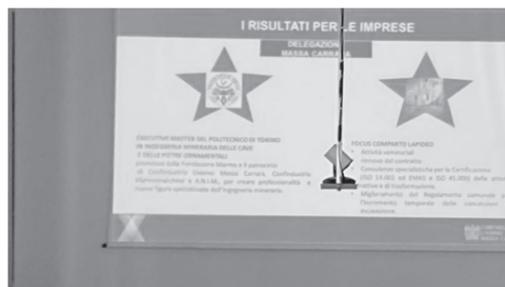
"La mobilità e i trasporti sono fondamentali nel processo di transizione energetica. Il nuovo regolamento Ue vietterà dal 2035 la vendita di auto e furgoni con motori benzina e diesel, con l'obiettivo intermedio di ridurre del 55% le emissioni per le auto e del 50% per i furgoni entro il 2030 fino a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Il settore deve gestire questa transizione al meglio, senza pregiudizi, e anzi trasformarla in nuove opportunità tecnologiche, economiche, sociali e lavorative", commenta Paolo Angelini, amministratore delegato BFWE, sottolineando che "ricerca, innovazione, sostenibilità sono le parole chiave del Forum Fuels Mobility".

Va in questa ottica la scelta della location dell'evento, l'ex Gazometro di Roma, dove Eni sta procedendo al progressivo recupero delle aree industriali e alle opere di bonifica per creare un vero e proprio "Distretto dell'Innovazione" con aree dedicate allo sviluppo e alla sperimentazione per l'innovazione nel campo delle nuove energie, anche con la partecipazione di altre imprese, start up, università e centri di ricerca.

Nella prima giornata sono previsti interventi istituzionali di primo piano sui nuovi scenari energetici e ambientali nell'attuale contesto geopolitico. Sono stati invitati il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, e il Commissario Ue all'Economia, Paolo Gentiloni. Seguiranno tavole rotonde, con aziende e associazioni del settore carburanti, elettrico e idrogeno, sulla sfida della decarbonizzazione dei trasporti e su come la logistica si adatta e risponde a tale sfida. Per l'apertura del secondo giorno è stato invitato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Molti i temi trattati da associazioni e aziende durante le tavole rotonde a seguire: si parlerà di "Fuels rinnovabili", trasporto pubblico e commerciale, tecnologie per la mobilità sostenibile, logistica, costi di approvvigionamento per le aziende e di rifornimento per i consumatori. La due giorni si chiuderà con una tavola rotonda sulla tema della ristrutturazione della rete carburanti, alla quale è stato invitato Massimo Bitonci, Sottosegretario del Ministero dell'Imprese del Made in Italy e coordinatore dell'apposito tavolo interministeriale. Seguirà il programma dettagliato.

CONFINDUSTRIA VERSO UN SOGGETTO UNICO LIVORNO-FIRENZE

## Piero Neri, Bilancio e programmi



rendere efficace e funzionale la connessione tra le infrastrutture che caratterizzano la geo-economia compresa tra l'area metropolitana di Firenze e le portualità di Carrara, Livorno e Piombino".

"Da questa evoluzione organizzativa deriverà certamente un forte incremento del peso specifico della futura unica Associazione toscana - ha continuato ancora Piero Neri - che rappresenterà ben 1.500 aziende per un totale di 66.500 dipendenti, collocandosi al nono posto della graduatoria nazionale delle Associazioni territoriali per numero di dipendenti e all'ottavo posto per numero di imprese associate.

Per il nuovo soggetto unico sarà rilevante non soltanto l'aspetto economico ma anche l'impegno in programmi di sostenibilità ambientale, di transizione energetica, di economia circolare, di sostegno ai giovani talenti, di formazione e welfare; temi che hanno visto particolarmente impegnata la nostra Confindustria ed a proposito ha citato:

- il Focus Group Energia creato dal Comparto Chimico e Petroli;
- il Bilancio di Sostenibilità ambientale e sociale delle aziende chimiche e petrolifere;
- il Progetto, in collaborazione con il quotidiano Il Tirreno "Filiere e Territorio" teso a rendere stabile e continuativo il rapporto fra scuola e mondo del lavoro;
- il Gruppo di lavoro creato dai responsabili H.R. delle grandi aziende del territorio per analizzare e avviare al mismatch fra domanda e offerta di lavoro;
- e tante altre iniziative.

L'assemblea, infine, ha condiviso la visione imprenditoriale del presidente ed ha deliberato all'unanimità di conferire pieno mandato al presidente Neri per formalizzare gli adempimenti, e le procedure necessari alla fusione con Confindustria Firenze per dare avvio al nuovo soggetto unico.

LIVORNO - Si è tenuta nella sede di Livorno di Confindustria la sessione privata dell'assemblea ordinaria degli associati, che ha confermato la volontà di una prossima fusione con l'associazione di Firenze per costituire un polo unico di grande peso nazionale.

Il cavaliere del Lavoro Piero Neri, presidente degli Industriali, in apertura di seduta ha salutato i numerosi imprenditori della costa presenti, delineando le novità positive in linea con gli obiettivi del suo mandato, conseguiti dalla Confindustria nell'anno appena concluso.

"Quanto attiene Livorno - ha dichiarato il presidente - nel nuovo Piano Operativo comunale è stata inserita, come da noi auspicato ed in linea con il nostro mandato di reindustrializzazione della Costa Toscana, una vasta area per insediamenti industriali - manifatturieri. Nell'attesa della realizzazione della Darsena Europa abbiamo attivamente collaborato alla ridefinizione di assetti portuali che garantiscano la pace sociale e la permanenza dei traffici in porto. Abbiamo messo in campo tutto il nostro impegno, insieme a Confetra, perché nel contratto MIMS-RFI 2021-2026 fosse

assegnato un primo finanziamento di 337 milioni all'infrastrutturazione ferroviaria che collegherà i siti industriali da Piombino a Livorno ai mercati europei. Per il Porto di Piombino - ha detto ancora il presidente Neri - abbiamo condiviso la necessità della installazione della nave Rigassificatore e del completamento dello stralcio della 398 dallo svincolo di Terre Rosse a Piombino.

Nell'incertezza sistemica che caratterizza i nostri giorni, sul territorio costiero, l'industria manifatturiera ad alta intensità di manodopera presente - dalla nautica all'acciaio, dalla chimica al lapideo, dall'oil & gas all'automotive, insieme alla logistica marittimo-portuale in tutte le sue articolazioni - si conferma una base solida. Si tratta di un insieme di risorse strategiche che formano un sistema strutturato e diversificato, non facilmente rintracciabile nel sistema Paese.

La strategia che abbiamo tracciato come Confindustria per la reindustrializzazione della Costa toscana e che sottende al nostro progetto di fusione - ha continuato il presidente - è esattamente finalizzata a valorizzare gli asset industriali presenti nei rispettivi territori e a

**MANEO** s.n.c.

AGENZIA MARITTIMA  
SPEDIZIONI

SEDE: 57123 LIVORNO

Via Monte Grappa, 23

Tel.: 0586 89.10.22

Fax: 0586 88.81.08

http://www.maneo.it

E-mail: info@maneo.it

FILIALE: VADA (Livorno)

Pontile "Vittorio Veneto"

Augura  
Buone Feste

**SINTERMAR**  
Servizi integrati terra-mare

SINTERMAR S.P.A. - VIA L. DA VINCI, 41 - 57123 LIVORNO LI - TEL. 0586 44671

**LTM**  
Livorno Terminal Marittimo - Autotrade del Mare srl

Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:  
Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno - Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550  
Sede Operativa:  
Varco Galvani - Porto di Livorno - Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818



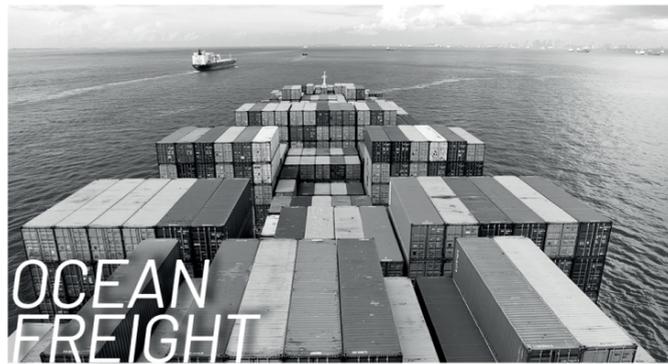
# SAVINO DEL BENE®

## Global Logistics and Forwarding Company

# THE IDEAL SHIPPING SOLUTION FOR YOUR COMMODITIES



AIR FREIGHT



OCEAN FREIGHT



OVERLAND TRANSPORT



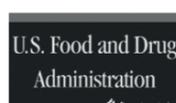
LOGISTICS SERVICES



IT SOLUTIONS



INSURANCE



**Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters**

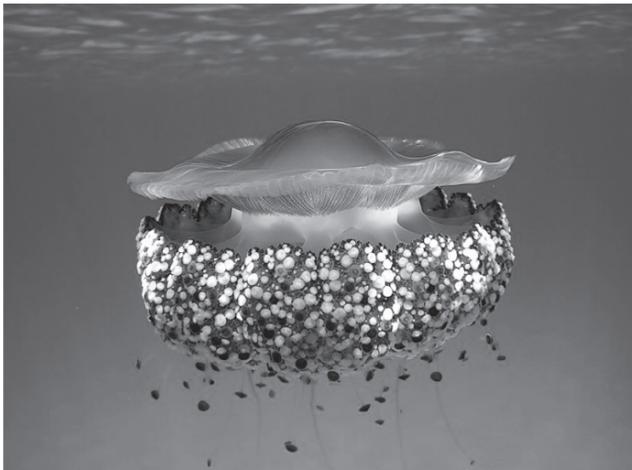
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy Ph. +39 055 5219 1 - [headquarters@savinodelbene.com](mailto:headquarters@savinodelbene.com)

**[www.savinodelbene.com](http://www.savinodelbene.com)**



IN CORSO FINO A DOMENICA PROSSIMA CON UNO SCIOPERO PER IL VERDE

## La "Climate week" europea



Nella foto: Una medusa Cotyloriza del Mediterraneo.

Per sottolineare l'importanza dell'attivismo climatico abbinato alla finanza alternativa, Ener2Crowd.com, la prima ed unica piattaforma italiana di lending

crowdfunding ambientale ed energetico, lancia un messaggio di ampia partecipazione alla Settimana Europea degli Investimenti per il Clima iniziata il 27 febbraio

fino al 5 marzo 2023) che diventa così il "flagship event" della società benefit Ener2Crowd.

«L'obiettivo è quello di far confluire un milione di euro in 5 giorni a favore della decarbonizzazione e di iniziative di protezione degli ecosistemi e di interazione sostenibile uomo-natura» puntualizza Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore della piattaforma Ener2Crowd, con che in questa occasione si impegna a moltiplicare gli impatti ambientali positivi riconducibili agli investimenti di questi giorni.

In concomitanza poi con lo Sciopero Generale per il Clima di venerdì 3 marzo, il team di Ener2Crowd scenderà in piazza insieme ai Fridays For Future.

Per tutta la settimana, per ciascuno degli investimenti effettuati Ener2Crowd.com raddoppierà il numero di alberi piantumati nel Bosco dell'Energia e donerà il 10% dei proventi a favore dei programmi di riforestazione ad impatto sociale condotti insieme al partner ZeroCO2.

e in continua evoluzione.

Proponendo sia legno che plastica, permette di avere un'offerta completa, e altamente professionale.

Il pallet in legno EPAL, ad esempio, è uno strumento logistico affidabile riconosciuto a livello europeo. La European Pallet Association e.V. ha infatti determinato una politica unica e uniforme relativa all'attribuzione del nullaosta ai professionisti per la fabbricazione, il commercio e la riparazione dei pallet a marchio EPAL. Relicyc rispetta i requisiti richiesti per la

sua commercializzazione, garantendone la conformità alle norme Fiche UIC 435-2. Inoltre, l'azienda è autorizzata ISPM-15 ed è attiva nel commercio dei pallet legno usati grazie al recupero dei materiali post-consumo presso le imprese clienti.

È però inconfutabile che, a parità di portata, la plastica è più leggera - di conseguenza anche i camion su cui viaggia -, oltre che essere totalmente riciclabile. I pallet in plastica nestabili, inoltre, da vuoti occupano fino al 65% di spazio in meno, sia nello stoccaggio a terra che nella movimentazione.

Dal 2010, Relicyc produce pallet in plastica 100% riciclata. Per rendere gli articoli prodotti nuovamente riciclabili e per offrire al mercato la migliore qualità, la materia prima è attentamente selezionata dall'azienda.

I pallet in plastica prodotti da Relicyc, conosciuti con il marchio Logypal, rappresentano anche la vera alternativa al pallet in legno trattato ISPM-15, con un costo più vantaggioso, permettendo di evitare le certificazioni obbligatorie e i problemi di quantità minime ordinabili.

DALLA GUARDIA COSTIERA AL LARGO DI CATANIA

## Maxi-sequestro di tonno rosso



GUARDIA COSTIERA

ROMA - Un imponente quantitativo di tonno rosso è stato sequestrato ieri dalla nave Gregoretti della Guardia Costiera, nel corso di un'ispezione ad un peschereccio della marineria siciliana, a 60 miglia a est di Catania.

Dal controllo è emersa la detenzione a bordo di n. 267 esemplari di tonno rosso, tutti al di sotto della taglia minima prevista dalle disposizioni vigenti nonché pescati

illegalmemente in assenza di una quota autorizzata. Il pescato, per un quantitativo complessivo di circa 1100 kg, è stato quindi sequestrato con il supporto della motovedetta CP276 della Guardia Costiera di Catania e sbarcato a Riposto.

A bordo del peschereccio sono stati, inoltre, individuati e sequestrati anche sei esemplari di pesce spada tagliati in pezzi, allo scopo di rendere più complessa la misurazione

ne della loro lunghezza. Il prodotto sequestrato è stato interamente devoluto in beneficenza al Banco Alimentare.

Nave Gregoretti ha quindi posto sotto sequestro gli strumenti di pesca utilizzati per la cattura illecita del pescato (i palangari derivanti).

Elevati inoltre diversi verbali amministrativi a carico del Comandante dell'Unità con sanzioni pecuniarie di € 33.333,00 per la pesca illegale del tonno sottomisura ed € 2667 per la mancata compilazione del logbook (Giornale di Bordo), oltre alla pena accessoria dell'assegnazione per infrazioni gravi di n. 12 punti sulla licenza di pesca, ovvero il massimo consentito dalla norma.

La Gregoretti proseguirà, nei prossimi giorni, la propria attività di vigilanza sulla pesca IUU (Illegal, Unreported and Unregulated) in acque internazionali, nell'ambito della campagna di controllo denominata «MSC 1 highly migratory species», coordinata dall'Agencia europea EFCA (European fisheries control Agency), che vede a bordo dell'Unità anche la presenza di funzionari dell'Agencia e di altri Stati membri dell'Unione.

PER EFFICIENZA ENERGETICA E DIFESA DELL'AMBIENTE

## Regioni "green", la classifica



MILANO - La cultura aziendale dell'efficienza energetica e della difesa dell'ambiente nella nostra Nazione è diffusa in modo relativamente uniforme in tutte le regioni, ma è nel Nord Italia che trova il suo punto di maggiore affermazione. A dirlo sono i dati elaborati da EnerRed.com, E.S.Co. impegnata nel sostenere la transizione energetica

delle PMI italiane.

Nel Nord si trovano infatti la metà (circa 400 mila aziende) delle 800 mila imprese "dichiaratamente green", che hanno fatto dell'efficienza energetica una priorità aziendale. Di queste, 260 mila sono collocate nel Nord-Ovest e 340 mila nel Nord-Est.

Un'altra parte importante delle

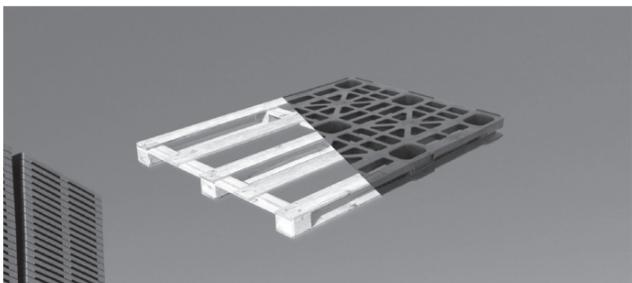
aziende green sono dislocate nel Sud Italia, dove ve ne sono circa 220 mila, mentre nel Centro Italia ve ne sono un po' di meno: 180 mila.

A livello di singole regioni a collocarsi al primo posto è la Lombardia con oltre 140 mila aziende che hanno fatto dell'efficienza energetica una priorità aziendale. Al secondo posto per numero delle imprese si colloca il Veneto con 84 mila imprese. Ed al terzo posto il Lazio che registra 72 mila imprese che puntano sull'efficienza energetica ed ambientale.

Nella classifica di EnerRed seguono poi l'Emilia-Romagna, il Piemonte, la Toscana, la Campania e la Puglia, rispettivamente con circa 62, 56, 54, 46 e 44 mila imprese attente alle loro performance energetiche. Buono anche il posizionamento della Sicilia, con 21 mila, e un po' meno quello delle Marche, con 12 mila imprese.

DA "RELICYC" IN LEGNO O PLASTICA

## Se il pallet è davvero Green



Due materiali molto diversi tra loro e, al contempo, due volti della

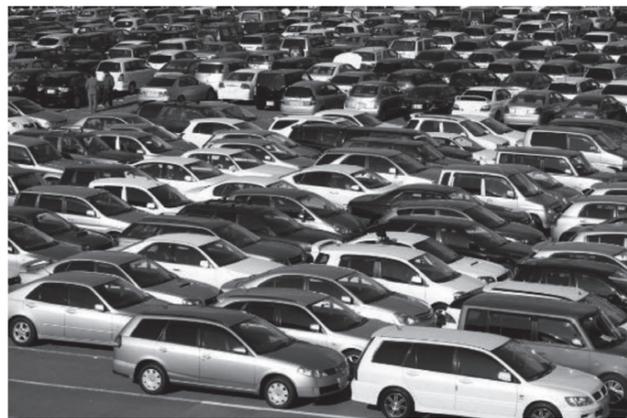
stessa medaglia nel trasversale settore della logistica: plastica e

legno, quando si parla di pallet, si contraddistinguono sempre e comunque per le loro specifiche peculiarità.

Con oltre 40 anni di esperienza nel settore - afferma una nota dell'azienda - Relicyc rappresenta una realtà attiva nel riciclo delle materie plastiche e legno e ha alle spalle una lunga storia nella gestione completa del materiale da pallet a fine utilizzo, dal suo recupero alla reintroduzione nel mercato, garantendo alti standard produttivi, elevata qualità e un servizio ineccepibile grazie a un'organizzazione solida, flessibile

MOTORI TERMICI E SCELTA IMPOSTA DELLA UE

## Conftrasporto: idea demenziale



ROMA - Diktat della Ue contro le auto con motori endotermici, Conftrasporto scende in campo: "Pronti a firmare la petizione contro la messa al bando dei motori diesel e benzina entro il 2035".

Adirlo è il presidente di Conftrasporto-Confcommercio Paolo

Uggè, che dichiara il proprio appoggio "A qualsiasi iniziativa venga intrapresa contro lo stop ai motori termici deciso dall'Ue, iniziando da quella annunciata oggi e programmata per il fine settimana in diverse piazze del Lazio e della

Lombardia".

"Il divieto europeo di produzione di auto benzina e diesel dal 2035 è una scelta masochistica per tutta l'Europa - afferma Uggè - Inviteremo tutti i nostri associati a sottoscrivere perché il tema della transizione ecologica sia affrontato tenendo conto sia del principio della neutralità tecnologica che dell'attività economica di molte imprese, dalla produzione di molte imprese, dalla produzione ai trasporti".

"Non accetteremo passivamente questo atto ideologico, di nessun concreto risultato a favore dell'ambiente - prosegue Uggè - Se si vuole definitivamente affossare l'economia nazionale e mettere in difficoltà la povera gente, questa è la strada maestra".

"Andare ai gazebo e sottoscrivere la petizione significa impedire che questa idea demenziale europea venga portata avanti senza una riflessione seria e realistica", conclude il presidente di Conftrasporto.

Nuove costruzioni, Demolizioni, Manutenzioni e Refit

ITALIAN MARITIME ACADEMY TECHNOLOGIES

IMAT Training Center Corsi Online

Sticco sped s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

Spedizioni Via Mare | Spedizioni Via Aerea

Spedizioni Via Terra | Magazzini Doganali

Deposito IVA | Rappresentanza Doganale

Uffici e Magazzini: Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103-106 - 80135 Nola (NA)

Sede Legale: Via Vespucci 78 - 80123 Napoli (NA)



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## I tanti problemi della logistica

Ne abbiamo parlato con il team operativo dell'impresa M&M Trasporti e Logistica, un'azienda nata poco più di dieci anni fa e in continuo lusinghiero sviluppo. Oggi nella nuova sede in via San Francesco, area di Stagno, M&M offre servizi in tutta Italia, ma episodicamente anche all'estero con un parco mezzi moderno ed accuratamente controllato. Ci hanno risposto Massimiliano Rossi (responsabile commerciale) Iuri Sicurani e Marcello Degortes (responsabili operativi), Vanio Pagliai ed Elena Cristace (ufficio operativo).

**Seguiamo da anni la vostra azienda, che ha chiuso un 2022 secondo le prime valutazioni con un buon risultato...**

"In termini di fatturato abbiamo registrato un aumento del 15% rispetto all'anno precedente. Un aumento che però andrebbe depurato dall'incremento delle spese vive, anch'esso consistente."

**Avete già qualche indicazione su questi due primi mesi dell'anno nuovo?**

"Tutti i riscontri denotano una forte incertezza, il che non è certo positivo. E l'incertezza si riflette su un calo del settore logistico in tutte le sue specializzazioni, malgrado il settore del trasporto gomma rimanga fondamentale non solo nella breve e media distanza, ma anche sulle tratte più lunghe, dove la concorrenza tentata dall'intermodale su ferro non sembra avere il successo preventivato. In sostanza, tra i costi fortemente aumentati e la richiesta calata, questi due primi mesi non sono stati facili e le previsioni rimangono preoccupanti".

**Perché a vostro parere il trasporto su ferro non funziona come era stato pronosticato?**

"Per un insieme di motivi, primo dei quali il fatto che riempire un tre-

no può essere veloce e conveniente quando ci sono grandi quantitativi di container per una singola destinazione: ma diventa difficile e richiede tempi lunghi, non compatibili con il mercato, quando i pezzi diminuiscono. Inoltre il trasporto in Italia è sempre stato frazionato, con tante destinazioni e tanti carichi ridotti. Infine i collegamenti ferroviari non sono ancora stati realizzati come dalla pianificazione ufficiale. Si vedano i collegamenti dal porto all'interporto e alla rete nazionale. Noi infine operiamo in media su un raggio di 600 km. Dove la concorrenza ferroviaria non esiste."

**Proviamo a individuare l'aumento dei costi, di cui avete accennato all'inizio...**

"Parlandone in generale, i costi sono aumentati in questi ultimi mesi almeno del 20%, considerando non solo il prezzo del gasolio dopo la rimessa delle accise, ma anche il costo delle autostrade (almeno l'1% a scalare in crescita), quello delle gomme (dal 20% in su) delle manutenzioni straordinarie, dei prezzi di ricambio. Se poi vogliamo un camion nuovo, il costo è aumentato almeno del 20%, oltre al fatto che dobbiamo aspettare un anno per averlo. E poi c'è il costo della burocrazia, dei controlli cosiddetti di sicurezza, delle cento pratiche da svolgere quasi ogni giorno..."

**Non sembra di intravedere un orizzonte sereno. Eppure si legifera su innovazioni epocali, con la morte dei motori endotermici e l'avvento dei vettori elettrici a breve.**

"Nella pratica corrente, le notizie delle decisioni europee incrementano prima di tutto i dubbi e anche gli scetticismi. Sulle motorizzazioni elettriche per esempio: assurdo pensarci per i grandi Tir, sia per problemi di ricarica che per potenze. Potrebbe andare forse andrà, per i furgoni urbani o a brevissimo raggio. Ma anche in questi casi occorrerà rivoluzionare le città con punti di ricarica che non esistono. E

specializzare una rete di assistenza, anch'essa inesistente. Il tutto a costo di chi? Delle imprese, che già oggi sono in difficoltà?"

**Ultimo tema: si dice che sia difficile trovare nuovi autisti e nuovi addetti alla manutenzione.**

"Putroppo è così. Sono pochi i giovani che hanno la necessaria esperienza mentre i vecchi autisti vanno progressivamente verso l'uscita dal mercato. Mancano scuole di formazione adeguate, che non siano solo sulla carta. E manca anche la spinta verso un mestiere che un tempo dava soddisfazioni anche economiche e oggi è di pesante sacrificio. Un sacrificio che chi è giovane e non ha una tradizione di famiglia fa fatica a capire, oltre che accettare".

## O predatori o essere predati?

armatore si è ramificato e continua a ramificarsi, fagocitando in tutto o in parte anche gli altri anelli della catena: il terminalismo, il trasporto terrestre e ferroviario (e anche aereo), le agenzie e le case di spedizioni. Altro esempio, la fiorentina Savino Del Bene: da azienda familiare, intelligentemente calibrata e gestita, oggi è una realtà mondiale anch'essa diversificata e plurimodale, tutt'altro che predabile. E che dire della tedesca DHL?

Potrei andare avanti, ma mi pare bastino questi esempi. È sul principio generale che è in corso la riflessione. Cioè: siamo davvero sicuri che tutte le realtà logistiche, cioè i singoli anelli della catena siano fatalmente destinati alla predazione? Solo per fermarci allo shipping, si sta vedendo che dove i grandissimi gruppi si concentrano perché il piatto è ricco, si aprono nicchie che fanno nascere e crescere piccoli ma dinamici operatori, a

### -- ALL'INTERNO --

Un corso sulle strategie internazionali.	a pag. 3
Primo Forum Fuels Mobility.	a pag. 3
Piero Neri, Bilancio e programmi.	a pag. 3
La "Climate week" europea.	a pag. 5
Regioni "green", la classifica.	a pag. 5
Se il pallet è davvero Green.	a pag. 5
Maxi-sequestro di tonno rosso.	a pag. 5
Contrasporto: idea demenziale.	a pag. 5
Truffa con vendita plurima e incendio.	a pag. 7
In acqua galleggia e lampeggia.	a pag. 7
"Una scuola d'a...Mare".	a pag. 7
Un sabato tutto di Marina Militare.	a pag. 7
Come la Marina italiana vigila sul Mediterraneo.	a pag. 8
Nuovo piano di raccolta nel porto di La Spezia.	a pag. 9
Le città con un'anima.	a pag. 9

loro volta impegnati ad allargarsi nella singola nicchia prima di tentare altri voli. Vale per lo shipping, ma anche per gli altri anelli. Come su queste stesse pagine raccontiamo nel trasporto su gomma (M&M di Livorno), oppure del business sui forestali, sulla chimica o la farmaceutica. Morale: non arrendersi ma specializzarsi. E specialmente, avere forza e coraggio per le sfide.

## Camionisti: dannati

categoria. Per cui il giovane aspirante camionista o viene da una tradizione familiare ed ha imparato sul camion del padre, oppure arriva vergine d'esperienza. E spetta all'azienda che lo assume formarlo, abbinandolo a un vecchio autista prima di affidargli un "bestione" da 200 mila euro che non si guida certo come un'auto. Il che comporta per l'azienda rischio, costi e anche qualche problema di legge (perché l'abbinamento non può avvenire su strada nei viaggi normali).

Poi c'è la retribuzione: che è bassa, rispetto ai canoni di altri lavori, per una vita durissima, resa ancora più dura - una vita da dannati - dalla mancanza assoluta di comfort sia sulla strada (le stazioni di servizio sono attrezzate per gli

automobilisti e non offrono certo il confort necessario a chi passa ore e ore su un Tir) sia sui porti e sulla maggioranza dei terminal. Mentre all'estero proliferano i Truck Park - o Truck Village - dove gli autisti trovano aree di ristoro, docce, dormitori e sale di servizio attrezzate - da noi spesso il camionista dopo aver consegnato il carico viene brutalmente buttato fuori con il suo mezzo e non ha nemmeno il permesso di scaricare i propri rifiuti.

Il camion non è una nave, e anche se tutti ormai sono attrezzati con cuccetta e wc chimico, spazi e confort sono da forzati. Senza infine considerare lo stress continuo di viaggiare su autostrade dove il traffico spesso è a rischio, di sostare in aree non controllate dove rapine e peggio sono frequenti, di interruzioni per lavori sulla carreggiata che fanno sfiorare orari e creano reali pericoli, eccetera.

C'è altro? Certo: compresa la concorrenza di autisti e mezzi stranieri, che operano secondo le loro leggi e qualche volta a margine delle loro stesse leggi. Parlare di una giungla forse è eccessivo: ma che quella dei camionisti sia una professione tra le più pesanti e rischiose è la realtà. E non si vedono miglioramenti all'orizzonte, malgrado qualche sporadica iniziativa che non cambia il tutto.

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

Direttore responsabile ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm. STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione La Gazzetta Marittima Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta ecologica



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

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

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

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



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

delcoronascardigli.com

SCOPERTA A VIAREGGIO DALLA GUARDIA COSTIERA SUL CANALE BURLAMACCA

# Truffa con vendita plurima e incendio



VIAREGGIO – Succede anche questo e non si può dire che ai truffatori manchi la fantasia. Nei giorni scorsi, i militari della Capitaneria di Porto di Viareggio sono intervenuti sul Canale Burlamacca per coadiuvare i Vigili del Fuoco su un incendio divampato a bordo di un natante ormeggiato nei pressi della passerella Pedonale “Pacifi”.

Dalle indagini successive è emerso che il natante, negli ultimi sei mesi, era stato venduto più volte dalla medesima persona ad acquirenti differenti; questi ultimi per di più ingannati da annunci che assicuravano la fornitura di un pacchetto completo “barca con posto di ormeggio” a prezzo molto vantaggioso nel canale Burlamacca del Porto di Viareggio.

Il soggetto, dopo aver venduto a più persone il natante, per non essere scoperto ha deciso di disfarsi

del bene commettendo più reati, quali il tentativo di truffa ed il danneggiamento da incendio.

Nel corso delle verifiche è emerso inoltre che sempre lo stesso venditore aveva posizionato cartelli su altri natanti, non di sua proprietà, riportanti la scritta VENDESI ed il

suo numero di telefono all’insaputa dei legittimi proprietari.

Dopo alcuni giorni, il reo è stato identificato anche grazie alle immagini delle telecamere portuali e È stato identificato e deferito all’Autorità Giudiziaria per i reati di truffa aggravata e danneggiamento.



CON L’ANNO DI STUDI DELL’ACCADEMIA E IL LIBRO DI BETTINI

# Un sabato tutto di Marina Militare



LIVORNO – Sabato prossimo 4 marzo sarà interamente dedicato alla Marina Militare con due importanti iniziative: la mattina si svolgerà nella grande palestra dell’Accademia Navale l’inaugurazione dell’Anno Scolastico, alla prevista presenza del capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Enrico Credendino, a suo tempo anche comandante della stessa Accademia Navale; nel parco pomeriggio alle 18 lo stesso ammiraglio Credendino dovrebbe partecipare, nella sede del circolo ufficiali della Marina in via San Jacopo 111, alla presentazione da parte dell’ammiraglio di squadra (r) Cristiano Bettini del suo ultimo libro “Scafi classici a vela”. Si prevede la presenza al circolo ufficiali di numerosi esponenti non solo locali del mondo della vela, perché il trattato di Bettini, già comandante di numerose navi da crociera e regata della Marina Militare intorno al mondo, è come sempre approfondito e ben scritto, con molti riferimenti in particolare alle carene e alla loro evoluzione, che determina non solo la velocità dello scafo ma anche la facilità di condotta e di mantenere una rotta in tutte le condizioni di vento.

Nella foto: Il libro di Bettini.

IL NUOVO VHF ICOM IC-M25 DI ALTA GAMMA

# In acqua galleggia e lampeggia



MILANO – Offerto dal negozio on-line Boatique. Arriva il nuovo

VHF Portatile Icom IC-M25, che può essere un importante ausilio

di sicurezza (ma non solo) anche sui natanti, mentre il VHF è come noto obbligatorio per le imbarcazioni da diporto omologato e registrate.

Il ricetrasmittente VHF nautico portatile della Icom è galleggiante, sottile, leggero e ad alte prestazioni. L’IC-M25 galleggia, il che è una sicurezza anche in caso di caduta in mare accidentale e a contatto con l’acqua, lampeggia facilitando sul recupero. È impermeabile fino a 1 metro di profondità e la sua batteria è a lunga carica, con alcuni pulsanti che possono operare anche in automatico in caso di emergenza. Costa caro, poco meno di 300 euro, ma dicono che ne valga la pena.

A PORTOFERRAIO CON LA FEDERAZIONE DELLA VELA E MAREVIVO

# “Una scuola d’a...Mare”



PORTOFERRAIO – La Capitaneria di Porto dell’isola d’Elba partecipa, sotto il coordinamento della Direzione Marittima della Toscana, all’attuazione del Piano “Ri-Generazione Scuola” del Ministero dell’Istruzione con il progetto “Una

Scuola d’a...Mare” – promosso dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera e dedicato in particolare alle discipline nautiche.

Il progetto “Una Scuola d’a... Mare” – scrive il comando di Por-

toferraio – è finalizzato a coniugare le esigenze informativo-formative delle nuove generazioni anche sul tema della sostenibilità ambientale, con la necessità di renderle più coinvolgenti, attrattive e replicabili attraverso l’ideazione di apposite attività didattiche, da svolgere presso le scuole, con la quale far acquisire conoscenze e rendere strutturale l’adozione di comportamenti ecologicamente virtuosi da parte dei giovani studenti.

Le iniziative avviate all’Elba, che si svolgono presso le sedi degli Istituti scolastici e della Capitaneria di Porto, sono state organizzate in stretta collaborazione con la Lega Navale Italiana di Portoferraio e la Federazione Italiana Vela, che partecipano nell’ambito del progetto Vela a Scuola, e con l’Associazione Marevivo.

Durante gli incontri, partendo dall’organizzazione e dai compiti istituzionali svolti dalla Guardia Costiera, vengono trattati diversi temi inerenti la tutela dell’ambiente marino e costiero, con approfondimenti sulle principali fonti di inquinamento, sulle misure da adottare per la sostenibilità dell’ambiente marino e sul Capitale Naturale presente nel nostro Paese, rappresentato sul territorio elbano dal Parco Nazionale dell’Arcipelago Toscano e dal Santuario dei cetacei “Pelagos”, quale strumento fondamentale di tutela dell’ambiente marino-costiero e di salvaguardia della sua biodiversità dai danni causati dall’inquinamento.



MCDM

43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

HOME IS WHERE YOUR BERTH IS

MARINA CALA DE' MEDICI | Castiglioncello - Italy

www.marinacalademedici.it

ormeggi@marinacalademedici.it

Tel. +39 0586 795211

ITALIAN PORTS ASSOCIATION



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## I russi nel Mare Nostrum

La fregata missilistica Antonio Marceglia



della Camera. "Il numero di navi russe nel Mediterraneo è aumentato, un numero alto che non è una minaccia diretta al territorio nazionale ma aumenta tantissimo la tensione - ha continuato Credendino - I russi hanno un atteggiamento aggressivo che non era usuale nel Mediterraneo e prima era evidente solo nel Baltico. Il rischio di incidente è possibile e quando c'è un incidente di questa natura non si sa mai dove si può andare a finire".

"L'aumento di navi della flotta russa nel Mediterraneo viene definito impressionante. Da una piccola nave appoggio che era presente nel 2015 a Tartus "fino alle 15 navi e 3 sommergibili che c'erano nel Mediterraneo fino a qualche settimana fa. Non è una minaccia diretta al territorio nazionale, ma richiede una maggiore presenza di nostre navi. L'esigenza per noi alleati è di essere presenti con una flotta navale bilanciata" ha concluso il capo di Stato Maggiore.

"Il Mediterraneo è una zona molto turbolenta, con una competizione continua tra Stati rivieraschi per l'accesso alle risorse economiche e teatro di illeciti di varia natura, tra contrabbando e trafficanti di esseri umani. È necessario monitorarlo costantemente - dice sempre Credendino - C'è anche un problema di riarmo delle nazioni della sponda Sud del Mediterraneo in termini navali, come l'Algeria che compra navi da Italia, Francia e Germania ma i sommergibili dotati di missili Kaliber li ha comprati dalla Russia".

Incrociatori, fregate, cacciatorpedinieri. Non è una novità, le navi militari, anche quelle russe, circolano di continuo nel Mediterraneo. Solitamente i mezzi si fermano "alla fonda" nei tratti di mare dove è consentito l'ancoraggio. E sono sempre monitorate della Difesa italiana grazie ai più disparati sistemi di intelligence.

C'è un dispositivo potente, noto, nella base navale dei russi a Tartus in Siria: si stima una presenza di due sommergibili e cinque navi di sostegno logistico. Un'altra unità logistica è a Sud di Cipro. La Marina militare aveva stimato in tutto fino a una ventina di unità, nei mesi scorsi. Numeri certi è impossibile averli.

Il costo della permanenza in mare delle navi militari è altissimo, le esigenze di carburante e non solo sono notevoli. Secondo quanto rilevato qualche tempo fa da uno speciale del Sole 24 Ore, i marinai in divisa di Mosca nelle acque del Mediterraneo si sono contraddistinti per la capacità spiccata di trovare i punti dove attraccare alla fonda. Zone al di fuori delle acque territoriali, dunque, non così numerose ma che consentono di fermarsi senza essere in navigazione continua. Ma c'è anche un altro tema più spinoso: la presenza di navi russe civili ufficialmente di tipo mercantile che potrebbero avere informalmente compiti ben più strategici.

## Dragaggi bloccati

della passata settimana ad esempio a Venezia la marea ha registrato un picco di ben -66cm, con i canali interni in alcuni casi quasi prosciugati e di difficile navigazione, mentre nella giornata di martedì si sono avute basse maree notevoli anche tra Romagna e Pesarese. A Napoli il mare "si è ritirato" creando difficoltà anche in porto.

Per quanto in alcuni casi la bassa marea sia stata definita eccezionale - hanno spiegato gli esperti - si tratta di un fenomeno che già si è presentato in passato, dovuto alla concomitanza della bassa marea astronomica (che nella scorsa settimana ha assunto massima rilevanza per allineamento Sole-Luna-Terra, ovvero bassa marea di tipo sizigia) e l'effetto di "schiacciamento" verso il basso del livello del mare indotto dall'inconsueta alta pressione. Pressione che si è attenuata da un paio di giorni, insieme al progressivo passaggio dalla sizigia.

## Voli diretti per Pharma

farmaceutico e moda, hanno bisogno di "voli diretti, oltre che di aeroporti efficienti". Lo ha affermato il presidente di Anama, Alessandro Albertini, nel corso della sessione dedicata al cargo aereo del convegno Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, rilevando in questo senso come positivo il ritorno nell'aeroporto di Malpensa delle connessioni passeggeri di Air India, importanti in particolare per il pharma dato il ruolo del paese asiatico per questa industria.

Durante il suo intervento Albertini ha anche indicato come sia fondamentale, in questo momento storico, assecondare lo spostamento degli approvvigionamenti, che dalla sola Cina vedono ora crescere di importanza le spedizioni con origine in altre aree dell'Asia. Cosa che effettivamente si riscontra in questa prima parte del 2023, in cui si osserva un ribilanciamento

dei servizi dal continente asiatico, parallelamente a "un leggero incremento dei voli con gli Usa e un aumento consistente di quelli tra Stati Uniti e Sudamerica".

Uno sguardo sull'andamento del mercato del trasporto aereo, o più precisamente sulle sue prospettive così come viste dagli operatori, è stato offerto durante

l'incontro anche da Giuseppe Galli, senior partner di Trt, che ha mostrato i risultati di una indagine condotta dalla società, da cui emerge un certo grado di incertezza e di pessimismo. Solo il 9% degli intervistati, innanzitutto, ha detto di aspettarsi che i voli per le spedizioni aeree scendano e tornino sui livelli precedenti,

mentre per il 46% dei campione questi sono destinati a cresceranno del 40% o più.

Lo scarso ottimismo del settore, ha evidenziato ancora Galli, emerge inoltre anche dalla risposta al quesito sui tempi di ritorno alla normalità: per oltre il 60% del campione, questo avverrà infatti solo nel 2024 o ancora più avanti.

### PER L'INCREMENTO DELLA PRESENZA DELLE NAVI RUSSE SULLE NOSTRE COSTE

## Come la Marina italiana vigila sul Mediterraneo



Giuseppe Cavo Dragone

LIVORNO - Sul sito di "Dagospia" è stata riportata una lunga intervista del quotidiano La Stampa, a firma di Marco Menduni, al capo di Stato Maggiore della Difesa ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone sulla guerra in Ucraina e sui possibili coinvolgimenti della nostra Marina. Eccone una sintesi.

**Ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, capo di Stato Maggiore della Difesa, è trascorso un anno dall'inizio della guerra. Lei aveva già detto che «non esiste soluzione militare a questo conflitto», opinione ora ribadita dal capo di Stato Maggiore Usa, il generale Mark Milley. La sua opinione è invariata?**

«Sono sempre dell'idea che una soluzione militare non si possa trovare. Né gli uni, i russi, riusciranno mai a disarcionare la leadership ucraina. Né gli ucraini potranno riuscire a riconquistare tutti i territori che sono stati invasi dalla Russia. [...] è necessario fare una riflessione sul dopo, sul mondo che verrà, diverso da quello che era prima dell'invasione dell'Ucraina [...]».

**Era possibile evitare che la situazione arrivasse a questo punto?**

«[...] Ci sono stati elementi di instabilità che non abbiamo colto prima del 24 febbraio? C'è stata qualche carenza nella comunicazione? Avremmo potuto avere una maggiore possibilità nel proporre

dialogo e inclusione? Dovremo fare un esame di coscienza per capire se la comunità internazionale poteva dare delle risposte in questo senso. [...]».

[...] «È avanzato a grandi passi il processo di integrazione nel settore della politica di sicurezza, che è il punto di partenza per una politica successiva militare di difesa. [...] affrontiamo il problema in maniera concreta e matura per consentire una forza militare europea. C'è un primo nucleo soli di 5 mila uomini della Difesa europea indirizzati a essere dispiegabili anche in territori distanti come nucleo iniziale di presenza».

**Serve un passo avanti?**

«A differenza dell'Alleanza Atlantica, che è un'alleanza militare, l'Ue non lo è ancora. Quindi serve una catena di comando e di controllo fortemente orientata alla struttura militare, un centro decisionale politico come avviene per il Consiglio Atlantico, anche per l'Europa. Non c'è da inventare molto. [...] lo sviluppo della difesa europea deve essere visto come un arricchimento della capacità dell'Occidente nel suo insieme. [...] va messo a sistema come colonna europea dell'Alleanza atlantica. dobbiamo essere complementari senza sovrapposizione».

[...] «Devono essere messe in comune le necessarie risorse per far decollare [...] le joint venture delle varie industrie di varie nazioni. Con tempi di consegna più accelerati rispetto a ora».

**In un'Europa che spesso stenta a trovare una strada comune, quali sono i rapporti tra le Forze Armate dei vari Paesi? Un esempio: qualche criticità emersa tra Italia e Francia ha creato contraccolpi a livello di rapporti in questo settore?**

«Noi con i colleghi francesi ci troviamo in perfetta sintonia. Anche perché il Trattato del Quirinale ha avuto nelle due Difese, francese e italiana, i risultati migliori, che si sono concretizzati nel Mediterraneo con le unità navali. [...]»

**La nostra Marina è interve-**

**nuta per tenere sotto controllo le navi russe che si sono spinte nell'Adriatico. Sono mai stati sfiorati momenti critici?**

«La cosa più difficile in Italia è mantenere i segreti. Mi sono sentito in dovere di intervenire per garantire ai nostri cittadini che la Marina italiana si è sempre tenuta a contatto stretto con le navi russe. Abbiamo agito sotto il profilo della deterrenza in maniera ottimale, facendo in maniera tale che l'attività della flotta delle Federazione Russa non fosse mai aggressiva e invasiva». [...]

## Le "Top Ten" dello shipping

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	4,668,226	17.8%		
2	Maersk	4,211,812	16.0%		
3	CMA CGM Group	3,382,887	12.9%		
4	COSCO Group	2,866,465	10.9%		
5	Hapag-Lloyd	1,795,177	6.8%		
6	Evergreen Line	1,661,469	6.3%		
7	ONE (Ocean Network Express)	1,533,332	5.8%		
8	HMM Co Ltd	816,365	3.1%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	705,614	2.7%		
10	Zim	538,287	2.0%		

specialmente perché sembra l'unica tra le dieci in esame a non avere ad oggi ordini di nuove navi. Anche Zim, ferma al 10% posto della classifica, ha il suo piccolo ma importante portafoglio di ordini, che conferma il suo impegno a mantenere la propria quota di mercato dopo aver superato i tempi più neri.

**GRUBER LOGISTICS**

Ciao!  
Ready for a digitally integrated and sustainable logistics chain? We are making it!  
Contact us! [www.gruber-logistics.com](http://www.gruber-logistics.com)

**we move mountains**

**Livorno, Port for Tuscany**

[www.portodilivorno2000.it](http://www.portodilivorno2000.it)

**portodi livorno 2000**

**CONFINDUSTRIA**  
Livorno Massa Carrara

**INSIEME**

**MOLTIPLICARE IL VALORE**

Via Roma, 54 - 57126 Livorno  
Tel. +39.0586.263011 - Fax +39.0586.804192  
[info.livornomassacarrara@confindustriallivornomassacarrara.it](mailto:info.livornomassacarrara@confindustriallivornomassacarrara.it)

**MARFRET**  
Compagnie Marittime

MARSIGLIA  
**LINEA VENEZUELA - COLOMBIA**

mn. **KRISTINA**  
**LIVORNO**  
**07/03/23**

mn. **ALEXIS**  
**LIVORNO**  
**14/03/23**

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

**AEM**

**AGENZIE EUROPEE MARITIME**  
Sede di Genova: 16121 GENOVA  
Via C. R. Ceccardi, 1/9  
Tel. 010.57670.1 - Fax 010.5761006  
e-mail: [com@aemitalia.com](mailto:com@aemitalia.com)  
Filiale di Livorno - 57123 LIVORNO  
Via III Novembre, 8  
Tel. 0586.895500 - Fax 0586.895504  
e-mail: [n.nencioni@aemitalia.com](mailto:n.nencioni@aemitalia.com)  
[www.marfret.com](http://www.marfret.com)

RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E RESIDUI DEL CARICO

## Nuovo piano di raccolta nel porto di La Spezia



LA SPEZIA – Tutte le navi che scalano i porti hanno l'esigenza di smaltire i rifiuti prodotti, pericolosi e non.

Così, anche in coerenza con il Piano regionale, è stato elaborato dall'AdSP di La Spezia un nuovo piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto, approvato con Decreto del presidente Sommariva in questi giorni, che tiene conto delle nuove competenze attribuite alle Autorità di Sistema Portuale, prima in capo alle Capitanerie di Porto.

Redatto dallo studio Barducci di Firenze per l'AdSP (responsabile Unico del Procedimento la dottoressa Ingrid Roncarolo), il piano, che prevede anche lo sviluppo e l'adozione di un software gestionale specifico, è stato elaborato tenendo conto delle dimensioni dello scalo e della tipologia di navi che vi

approdano e comprende un'analisi dettagliata del contesto normativo nazionale ed internazionale di riferimento, oltre ad una panoramica dell'attuale sistema di gestione e della tipologia e dei quantitativi dei rifiuti conferiti. Inoltre, tra le altre cose:

- a) valuta il fabbisogno di impianti portuali di raccolta in relazione alle esigenze delle navi;
- b) individua procedure di accettazione e raccolta che garantiscano la facilità di accesso, l'efficienza e l'economicità del servizio;
- c) descrive il sistema di recupero dei costi come da art.8 del Dlgs.197/2021;
- d) delinea procedure di consultazione permanenti con gli utenti del porto o i loro rappresentanti.

Nel Piano è previsto anche il potenziamento della raccolta differenziata delle principali frazioni



Mario Sommariva

merceologiche (organico, carta e cartone, plastica e similari, vetro e metalli, secco residuo) prodotte dalle navi, dalla nautica da diporto, dai servizi portuali dai battellieri e dai pescherecci.

A tale scopo, proseguendo le attività fino ad oggi condotte in tal senso, verranno posizionate altre due eco isole dedicate alla raccolta e gestione dei rifiuti speciali pericolosi della nautica da diporto, in aggiunta a quelle già esistenti

presso la banchina T. REVEL. Per tutti i concessionari dell'Ente appartenenti al settore della nautica da diporto, verrà implementata la raccolta dei Rifiuti Volontariamente Raccolti (RVR).

Ad oggi è in corso la progettazione del nuovo sistema tariffario

che sarà posto alla base della gara pubblica, per l'affidamento del servizio quinquennale di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nel porto spezzino, che verrà svolta dall'Autorità di Sistema portuale, entro maggio 2023.

IL 16 E 17 MARZO AL TEATRO GOLDONI DI LIVORNO

## Le città con un'anima



LIVORNO – In occasione del tragico anniversario dell'invasione russa in Ucraina, è stata presentata a Palazzo Comunale l'edizione 2023 di "Medi, le Città hanno un'anima", l'incontro internazionale tra le città del Mediterraneo, che intende promuovere le relazioni tra le società civili e le città e la "mediterraneità" quale cultura per vivere nella complessità attuale, significativa alternativa al bellicismo.

L'evento è promosso dalla Comunità di Sant'Egidio, insieme al Comune di Livorno, con la collaborazione della Diocesi e di Istoreco.

Medi, quest'anno darà voce all'Ucraina, anche se ospiterà numerose città e Fedi del Mediterraneo, unite a Livorno da antichi legami. Si terrà il 16 e 17 marzo al Teatro "Goldoni" e sarà

suddiviso in quattro sessioni: il primo giorno è prevista dalle ore 17 una cerimonia inaugurale alla quale parteciperà anche il fondatore della Sant'Egidio Andrea Riccardi; a seguire la seconda sessione sulle "Città ferite".

La seconda giornata sarà suddivisa nelle sessioni "Città rifugio: profughi e rifugiati nelle città del mediterraneo", alle 9.30 e "Città di Abramo: le Fedi del mediterraneo e la città" alle ore 11.

A presentare Medi sono stati l'assessore comunale al Porto e Relazioni Internazionali Barbara Bonciani, con i responsabili della Comunità di Sant'Egidio Anna Ajello e Sabatino Caso.

Un breve comunicato è arrivato in apertura della conferenza stampa dal presidente della Regione Tosca-



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

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

**Ufficio amministrativo**  
**0586 513469**  
 amm.memlogistica@gmail.com  
 Via della Ferrovia, 15  
 57121 LIVORNO

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

na Eugenio Giani.

Anna Ajello ha sottolineato come "un anno dalla guerra in Ucraina non possa essere un anniversario da accogliere con rassegnazione, lasciando parlare solo le armi mentre cresce spaventosamente il numero dei morti. Vogliamo fare eco al grido della pace".

L'Ucraina infatti sarà, come detto, paese ospite di questa edizione della rassegna: con una testimonianza da Odessa città legata a Livorno storicamente dal commercio del grano, e poi con quella dei "bambini di Chernobyl" ora di nuovo per loro, città rifugio. Sono oltre 2000 infatti, quasi tutti donne e bambini, i profughi ucraini che vivono a Livorno (circa 8000 in tutta la Toscana), città quanto mai adatta ad ospitare Medi.



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



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

