



PRIME CONSIDERAZIONI SULLA PORTUALITÀ ITALIANA DI DOMANI

DENUNCIA DELLA CNA FITA DOPO GLI ULTIMI AUMENTI

Delibera ART  
sui servizi  
in autostrada

## Il "sistema dei sistemi" al vaglio

Tra Assoporti ed Espo il tentativo di adeguare la programmazione a un disegno nazionale ed europeo che sia fuori dagli egoismi locali - I contenziosi infiniti

ROMA - Che succederà adesso al "sistema dei sistemi portuali" italiano? Passata la quasi-tregua delle festività, i porti stanno cercando, ciascuno per il proprio pollaio, di assicurarsi i finanziamenti del PNRR per progetti tutti interessanti, tutti utili, ma quasi mai facenti parte di una pianificazione nazionale, quella appunto dei "sistema dei sistemi".

Ci sono le primedonne dei porti, poi ci sono le seconde file, poi gli ultimi della classe. Ma l'impressione è che più della pianificazione in rapporto a come sta cambiando il mondo della logistica marittima e portuale, comandino i santi in paradiso, ovvero chi ha più forza politica. È male, è bene? Probabilmente valgono entrambe le cose. Ma ci si sta chiedendo, a livello di chi studia il "sistema Italia", se non sarebbe finalmente possibile un vero coordinamento della politica portuale.

Il presidente di Assoporti Giamperri sta facendo il possibile. E gli sta dando una mano anche D'Agostino, da novembre presidente di ESPO (European Port Organization). Nei giorni scorsi ci sono stati incontri e presentazione di programmi. Ma bisogna ammettere che il compito di Assoporti non è facile: trattandosi in realtà di una specie di sindacato dei presidenti delle AdSAP, che può al massimo essere accettato come consulente del governo.

Ci si chiede adesso - si vedano (segue a pagina 8)



## Darsena Toscana: la zampata MSC e le prime ipotesi

LIVORNO - Le voci circolavano da tempo, ma tutti si chiedevano a chi sarebbe stato venduto il Ter-A.F. (segue in ultima pagina)

CONFERMATO DALL'ASSEMBLEA DELL'ANAMA

## Albertini presidente bis



Alessandro Albertini

Alessandro Albertini è stato confermato presidente di ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fe- (segue a pagina 8)

## Uniontrasporti su infrastrutture e imprese

ROMA - Si intitola "Lo sviluppo infrastrutturale del paese. Le scelte del mondo economico" l'appuntamento organizzato da Unioncamere e Uniontrasporti dedicato al tema delle infrastrutture, degli investimenti, delle esigenze logistiche delle imprese.

Si tratta dell'evento nazionale di chiusura del roadshow camerale, che ha presentato, in ogni regione, i Libri Bianchi sulle priorità infra- (segue a pagina 8)

Guerrieri: positiva accelerazione



Luciano Guerrieri

LIVORNO - Luciano Guerrieri, presidente dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, rappresenta una delle tre entità pubbliche che dovranno pronunciarsi sull'operazione TDT di MSC. Ma i suoi primi commenti non lasciano dubbi: è favorevole all'operazione, A.F. (segue in ultima pagina)

## Gasolio, TIR in crisi

Mentre è guerra alla speculazione, la stangata mette fuori mercato l'Italia - Interventi a Roma

LIVORNO - Vale per tutta Italia ma in un porto "multipurpose" come quello labronico il peso è ancora maggiore. È allarme da parte di CNA FITA sull'impennata dei costi per l'autotrasporto. "Nel 2023 - spiega il presidente Massimo Angioli - la fine degli sconti sull'accisa nei carburanti e l'incremento dei pedaggi autostradali determineranno un aumento annuo dei costi pari a 10.300 euro per ogni veicolo pesante". Come noto il governo ha già mobilitato in campo nazionale la Guardia di Finanza, nella probabilità che ci sia nel settore anche una forte speculazione.

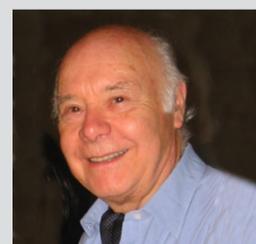
L'Italia sale infatti al terzo posto nella graduatoria dei prezzi del gasolio alla pompa più alti d'Europa. A registrarlo l'Osservatorio sui prezzi dell'energia della Commissione europea, che al 2 gennaio scorso evidenzia un prezzo di 1,890 euro al litro. "Sbalordisce che a far lievitare a dismisura il costo del carburante sia l'incremento di accisa e tasse sull'accisa, passata da una incidenza sul prezzo finale pari al 38,7% lo scorso 5 dicembre al 50,69% attuale. È una situazione insostenibile - conclude Angioli - che nell'immediato richiede perlomeno un intervento in grado di riportare il prezzo del gasolio alla pompa al livello medio europeo e il ripristino immediato del meccanismo di recupero delle accise per le imprese di trasporto merci. Questi aumenti dovranno essere altrimenti inevitabilmente recuperati dalle imprese con un aumento delle tariffe, perché non è possibile che tutti gli anelli della catena della distribuzione delle merci guadagnino e solo l'autotrasporto rimetta".

"Per le imprese di autotrasporto la stangata è pesantissima - aggiunge il coordinatore del settore Alessandro Longobardi - perché condiziona fortemente la principale fonte di energia utilizzata per alimentare i motori dei camion tramite i quali si svolge il loro lavoro. Un gravoso fardello a cui si aggiungono gli aumenti di tutte le voci di costo correlate a questa attività. In particolare l'aumento del 2% sulle tariffe che ASPI ha applicato a decorrere dal primo gennaio 2023 sulle tratte (segue in ultima pagina)

## Amarcord: la Patricia e il "sor Aldo"



Gianluigi Aponte



Aldo Spadoni

LIVORNO - C'è una piccola storia personale nella grande storia mondiale di Gianluigi Aponte e della sua Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

TORINO - L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ART ha approvato con delibera n. 1/2023, le misure che definiscono gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti (c.d. "subconcessioni") dei servizi di distribuzione di Carburanti, di GNC (Gas Naturale Compresso), di GNL (Gas Naturale Liquefatto), nonché delle attività commerciali e ristorative.

Il provvedimento oltremodo interessa 473 aree di servizio su tutta la rete autostradale italiana (7.318 km). L'approvazione delle misure suddette è giunta a conclusione di un procedimento che ha visto una partecipazione di "stakeholders" senza precedenti, i cui molteplici contributi hanno reso necessarie due diverse consultazioni, con numerose interlocuzioni dell'Autorità con le altre Autorità indipendenti e i Ministeri competenti.

Le misure approvate sono volte, tra l'altro, a favorire: la più ampia ed equilibrata partecipazione alle gare; maggior tutela di imprese e consumatori sui prezzi praticati dai sub-concessionari per i servizi "oil" e "ristoro"; una maggiore qualità e quantità di servizi all'utenza; l'agevolazione e l'incremento delle dinamiche del mercato; più trasparenza del settore nel suo complesso; un ruolo più attivo da parte del concessionario autostradale, sia nella fase di affidamento che nella fase esecutiva.

Unite a quelle approvate con Delibera n. 130/2022 del 4 agosto 2022 per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici, le misure odierne completano il quadro regolatorio per l'intera materia di subconcessioni autostradali. L'Autorità eserciterà con attenzione i suoi poteri di vigi- (segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 9)



SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI | gigoni.com

I VERTICI DELLA CPL PREPARANO NUOVE ASSEMBLEE

## Sul Faldo si torna alla "informativa"

LIVORNO - L'operazione Faldo, ovvero la proposta di acquisto del 100% della parte immobiliare dell'autoporto da parte della Autotrade & Logistics (gruppo Koelliker) apre una nuova puntata. La cooperativa dei portuali livornesi, titolare ancora oggi della maggioranza dell'immobiliare del Faldo, tornerà ad affrontare l'offerta di A&L con una serie di assemblee di settore, allo scopo di approfondire meglio - dicono i dirigenti - i termini dell'operazione proposta dai soci.

Come di recente riferito sulle nostre pagine dal ceo del gruppo Koelliker Marco Saltalamacchia,

l'operazione punta a unificare in un unico operatore sia la parte immobiliare che quella operativa,

quest'ultima già al 100% di Eurotrade & Logistics; e a consentire (segue a pagina 8)

FEDERMANAGER  
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI  
LIVORNO

**ECO CIS**

Gestione di rifiuti speciali (pericolosi e non)  
Logistica intermodale export e specializzazione nel trasporto marittimo dei rifiuti.

ECO CIS S.r.l.  
Livorno | Via delle Cateratte, 66 | Telefono 0586 880130  
Fax 0586 880354 | info@ecocis.it | www.ecocis.it



**AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.**

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

**MEDITERRANEAN****SHIPPING COMPANY**

GINEVRA

**SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO**

PER	NAVE	VOY DA
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	<b>11</b>	LI GIT GE NA SP AN CIV. VE RA TS <b>MSC VIGO</b> MW304A 30-1 27-1 31-1 Vedi Vedi Vedi Vedi Vedi Vedi <b>MSC NURIA</b> MW305A 6-2 3-2 7-2 Serv. Serv. Serv. Serv. Serv. Serv. <b>MSC MARTA</b> MW306A 13-2 10-2 14-2 5 9 19 11 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	<b>12</b>	CIVIT. SP GIT NA PA VE RA AN TS <b>MSC NITYA B</b> MC304A 24-1 26-1 21-1 Vedi Vedi Vedi Vedi <b>MSC SIYA B</b> MC305A 31-1 2-2 28-1 Serv. Serv. Serv. Serv. <b>MSC ALANYA</b> MC306A 7-2 9-2 4-2 19 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it		
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>13</b>	SP GT NA AN CIVIT. VE RA TS <b>APL MIAMI</b> ONNZE 2-2 4-2 Vedi Vedi Vedi Vedi <b>C HAMBURG</b> MA304 9-2 11-2 Serv. Serv. 4 Serv. Serv. <b>MSC LE HAVRE</b> MA305A 16-2 18-2 19 (Via SP) 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it		
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>13 BIS</b>	SP GT GE NA AN CIVIT. VE RA TS <b>MSC HAITI II</b> YY255R 27-1 <b>MSC HAITI II</b> YY255R 3-2 <b>MSC HAITI II</b> YY255R 10-2
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
<b>GOLFO PERSICO</b> - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne), Umm Qasr - VIA Barcellona+Salalah = Hamad. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - <b>JAPAN</b> - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	<b>14</b>	SP NA GT GE VE RA AN TS <b>MSC LENI</b> FJ303E Vedi 25-1 Vedi Vedi Vedi Vedi <b>MSC ARINA</b> FJ304E Serv. 31-1 Serv. Serv. Serv. Serv. <b>MSC SIXIN</b> FJ250E 16 2-2 15 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it		
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	<b>14 BIS</b>	SP NA GT GE VE RA AN TS <b>MSC ORTOLAN II</b> YP302R 24-1 Vedi 23-1 Vedi Vedi Vedi Vedi <b>MSC ORTOLAN II</b> YP302R 31-1 Serv. 30-1 Serv. Serv. Serv. Serv. <b>MSC ORTOLAN II</b> YP302R 7-2 16 6-2 19 19 19 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	<b>15</b>	LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO <b>MERITO</b> YA303A 22-1 Vedi Vedi Vedi <b>KANTATA</b> YA304A 29-1 Serv. Serv. Serv. <b>MERITO</b> YA305A 5-2 2 5 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.	<b>16</b>	LI SP GE NA PA CIVIT. ADRIATICO <b>MSC PALATIUM</b> YM303A 21-1 Vedi Vedi Vedi <b>MSC GRENADA III</b> YM304A 28-1 Serv. Serv. Serv. <b>MSC PALATIUM</b> YM305A 4-2 1 5 19
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..	<b>17</b>	LI SP GE GIT NA VE RA AN TS Vedi Vedi Vedi Serv. Serv. Serv. 12 7 e 8 13bis
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it		
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	<b>18</b>	LI GIT GE NA VE RA AN TS <b>MSC VIGO</b> MW304A 30-1 27-1 31-1 Vedi <b>MSC NURIA</b> MW305A 6-2 3-2 7-2 Serv. <b>MSC MARTA</b> MW306A 13-2 10-2 14-2 4

**SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO**

19	NAVE	VOY DA	CARICO DIRETTO PER:
	BA VE RA AN PZL TS GIT CAT		
	<b>MSC MARYLENA</b> AE302A <b>MSC ASLI</b> AE303A <b>MSC MARYLENA</b> AE304A	18-1 17-1 16-1 25-1 24-1 23-1 1-2 31-1 30-1	HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC GEORGIA II</b> AC301A <b>MSC ANTWERP III</b> AC302A <b>MSC JENNY II</b> AC303A	15-1 22-1 29-1	EVYAP, TEKIRDAG, CONSTANTIA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC SHEILA</b> AV303A <b>MSC ESHA F</b> AV304A <b>MSC BELLE</b> AV305A	18-1 15-1 17-1 25-1 22-1 24-1 1-2 29-1 31-1	IZMIR, MERSIN, HAIFA, ASHDOD, ALEXANDRIA, DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC NILGUN</b> AB302A <b>MSC JEMIMA</b> AB303A <b>MSC MASHA 3</b> AB304A	16-1 17-1 20-1 23-1 24-1 270-1 30-1 31-1 3-2	PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC ALIX 3</b> AM302A	21-1	MARSAXLOKK, KOPER, BAR (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MAERSK HAVANA</b> 252E <b>MAERSK HOUSTON</b> 304E <b>MAERSK HORSBURGH</b> 305E	16-1 28-1 3-2	SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	<b>MED TRABZON</b> AS303A <b>MED SAMSUN</b> AS304A	20-1 22-1 19-1 27-1 29-1 26-1	ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC TIA II</b> AA303A <b>SPIRIT OF CHENNAI</b> AA304A	19-1 17-1 18-1 26-1 24-1 25-1	PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)

SECONDO UN'INDAGINE DI ARAS ITALIA NEL MANIFATTURIERO

# Supply Chain, sfide e contromisure



Nei grafici: La transizione delle aziende europee, ricerca Aras.

MILANO – In tutta Europa – sottolinea un'indagine Aras – l'industria manifatturiera è alle prese con una serie di sfide senza precedenti. La crescita esponenziale dei costi legati all'energia e l'instabilità della supply chain rappresentano al momento la causa dei maggiori problemi che le aziende devono fronteggiare. Quasi nove aziende su dieci prevedono che anche nei prossimi anni la situazione di incertezza continuerà ad essere la stessa. Le strategie fondamentali dell'industria manifatturiera per resistere e superare un futuro così incerto consistono in una digitalizzazione completa e in una maggiore collaborazione con i fornitori. È quanto emerge dalla recente indagine "La transizione delle aziende europee". Più di 440 dirigenti di 19 Paesi europei sono stati intervistati su incarico della società Aras, vendor della piattaforma di innovazione di prodotto Aras Innovator.

"In uno scenario denso di elementi imprevedibili quali costi energetici alle stelle, rischi geopolitici e crescenti minacce nel mercato del lavoro, l'industria europea è attualmente più focalizzata a produrre in modo più attento. Per rispondere all'instabilità delle filiere, il 40% delle aziende ha già implementato una maggiore collaborazione con

i propri fornitori, un altro 39% è in fase di definizione e il 17% sta pianificando ulteriori collaborazioni con i fornitori", afferma Luigi Salerno, country manager di Aras Italia. Il dato che colpisce, mettendo a confronto i Paesi europei, è come le preoccupazioni legate alla supply chain siano particolarmente evidenti nel Regno Unito. Sulla scia della Brexit, le aziende del Regno Unito hanno adottato modalità di collaborazione più intense con i propri fornitori.

La digitalizzazione della supply chain è un ulteriore tassello importante per sviluppare resilienza. "Il 36% delle aziende ha già riprogettato la propria supply chain in funzione della digitalizzazione e un altro 42% è in procinto di farlo", dichiara Salerno. Un'azienda su tre ha reagito all'instabilità delle supply chain apportando modifiche ai prodotti e circa un'azienda su quattro ha delocalizzato i siti produttivi.

Secondo Salerno, la pressione che grava sulle aziende non è mai stata così intensa, ma i risultati dell'indagine sono altresì incoraggianti. "Ad esempio, otto aziende su dieci ammettono che la prospettiva di una permanente instabilità della supply chain è fonte di preoccupazione. Tuttavia, grazie alle contromisure già adottate e

ad altre che sono state pianificate, l'industria manifatturiera europea

può prepararsi ad affrontare più efficacemente le crisi future."

**L T M**  
Livorno Terminal Marittimo - Autostrade 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 412580  
Sede Operativa:  
Varco Galvani - Porto di Livorno - Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818

Questo sguardo al futuro è necessario poiché la situazione per le aziende europee è destinata a mantenersi critica. Nove partecipanti su dieci, ad esempio, affermano che le sfide da affrontare non sono mai state così complesse quanto lo sono oggi. Gli intervistati, interpellati sull'andamento futuro, hanno indicato che la situazione non migliorerà, perlomeno nel medio termine. "L'88% dei partecipanti

all'indagine ritiene che i prossimi anni resteranno incerti. Davanti a queste sfide le aziende sono chiamate ad agire, reinventandosi costantemente e sfruttando i vantaggi della digitalizzazione in termini di efficienza. Soltanto in questo modo potranno resistere agli scossoni economici dovuti alla crisi globale", afferma Salerno. Nei due grafici, la situazione secondo l'indagine.

LE ESPERIENZE IN EUROPA DELLA GRUBER LOGISTICS

## Trasporto fluviale, tante opportunità



Holger Dechant

BOLZANO – Attraverso l'acquisizione del gruppo Universal Transport avvenuta alla fine dell'anno scorso, Gruber Logistics

di Ora (Bz) ha acquisito nuove competenze che gli hanno permesso di avviare operazioni di trasporto fluviale lungo le principali arterie di trasporto europee. Non si tratta solo di general cargo ma soprattutto di trasporti cosiddetti eccezionali, che superano cioè le classiche misure standard di peso e volume imposte dalla regolamentazione vigente.

Il trasporto attraverso vie navigabili interne consente non pochi vantaggi. Il trasporto su strada è oggi soggetto a diverse criticità come la mancanza di autisti, la difficoltà di incremento delle flotte per mancate consegne da parte dei fornitori e la permanente scarsa percentuale di mezzi circolanti a carburanti alternativi tali da consentire una rilevante riduzione delle emissioni. Oltre a ciò, quando pensiamo al trasporto eccezionale, le tratte via

nave sono meno soggette a interruzioni come incidenti e lavori sulle carreggiate dando grande stabilità in termini di accessibilità.

"La navigazione interna garantisce circa un quarto delle emissioni del trasporto su gomma per tonnellata-chilometro trasportata" dice Holger Dechant, membro del board di Gruber Logistica.

I primi trasporti effettuati da Gruber Logistics sono stati da Bratislava sull'asse Reno-Meno-Danubio fino a raggiungere il Mare del Nord. Si è arrivati anche ad effettuare consegne in Belgio direttamente su chiatta sfruttando l'accesso al sito dell'impianto.

In Germania, la società sud tirolese sta, inoltre, collaborando con le istituzioni al fine di promuovere un piano nazionale per il trasporto fluviale. Joachim Zimmermann,

amministratore delegato del porto di Norimberga e presidente dell'Associazione Federale dei Porti Pubblici Interni (BÖB), ha colto direttamente questa esigenza facendosi promotore della creazione di un master plan che preveda "l'ammodernamento delle chiuse e delle cabine di segnalazione nonché dragaggi nel Medio Reno.

E l'Italia? Come è noto anche il nostro paese presenta un'asta fluviale utilizzabile per il trasporto merci che potrebbe anch'essa consentire un maggior transito di merci. La prospettiva del trasporto di carichi eccezionali è però stata fino a questo momento largamente sottovalutata e potrebbe in futuro garantire un maggior modal shift di merci (passaggio dall'utilizzo di merce oggi su gomma direttamente su chiatta).

*U. Del Corona & Scardigli s.r.l.*  
SINCE 1874  
GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

DCS GROUP SINCE 1874

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

**YOUR TRUST IS OUR SUCCESS**

delcoronascardigli.com

**SAVINO DEL BENE®**  
Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

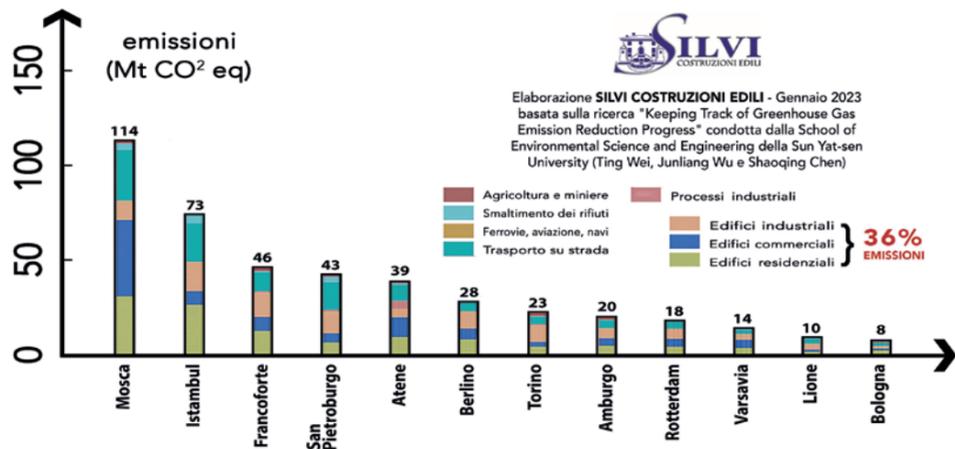
Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters  
Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy  
Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com  
[www.savinodelbene.com](http://www.savinodelbene.com)



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



## La Top-12 delle città più inquinanti d'Europa



ROMA – Rappresentano il 2% della superficie terrestre eppure contribuiscono esponenzialmente alla crisi climatica: ad inquinare maggiormente sono le città, le megalopoli cinesi ma anche le grandi metropoli europee. A metterlo in evidenza è una elaborazione di Silvi Costruzioni Edili (www.silvicostruzioniedili.it), azienda leader dal 1970 nella progettazione, costruzione, ristrutturazione e manutenzione di fabbricati, includendo immobili sottoposti a tutela delle Belle Arti. Il rapporto è interessante anche perché smontisce la teoria che siano i trasporti merci - stradali e navali - ad essere i maggiori inquinatori. Torniamo alle città. «La più inquinante tra le città italiane è Torino, che è settima in Europa ed al cinquantaduesimo posto della classifica mondiale, con 23 milioni

di tonnellate di Co2 equivalenti immesse ogni anno in atmosfera» puntualizzano gli analisti di Silvi Costruzioni Edili, basandosi sulla ricerca "Keeping Track of Greenhouse Gas Emission Reduction Progress" della School of Environmental Science and Engineering della Sun Yat-sen University. Nello studio - condotto da Ting Wei, Junliang Wu e Shaoqing Chen - in cima al ranking mondiale spiccano Handan con 199 milioni di tonnellate di Co2 equivalenti immesse in atmosfera ogni anno, Shanghai (188 Mt Co2 equivalenti), Suzhou (152 Mt Co2 equivalenti), Dalian (142 Mt Co2 equivalenti) e al quinto posto Pechino (132 Mt Co2 equivalenti). Ma l'Europa non scherza. «La città più inquinante del nostro Continente è Mosca (al settimo posto del ranking globale) con 114

milioni di tonnellate di Co2 equivalenti immesse in atmosfera ogni anno, seguita al secondo posto da Istanbul (al quattordicesimo posto a livello mondiale) con 73 milioni di tonnellate e da Francoforte al terzo posto con 46 milioni di tonnellate» sottolinea Gianni Silvi, ceo di Silvi Costruzioni Edili. Seguono nell'elaborazione Silvi Costruzioni aggiornata a gennaio 2023: San Pietroburgo (43 Mt Co2), Atene (39 Mt Co2), Berlino (28 Mt Co2) e Torino (23 Mt Co2) che è appunto settima in Europa e permane anche al cinquantaduesimo posto della graduatoria mondiale. La top-12 di Silvi Costruzioni Edili continua poi con Amburgo (20 Mt Co2), Rotterdam (18 Mt Co2), Varsavia (14 Mt Co2), Lione (10 Mt Co2) e quindi Bologna (8 Mt Co2), che chiude la classifica al dodicesimo posto.

### DOPO IL COSTANTE CALO DAL 2018

## Autotrasporto merci: ricrescono le imprese



Fonte: elaborazione dell'Osservatorio sulla mobilità sostenibile di Airp su dati Contrasporto

BOLOGNA – Nel 2022 il numero di imprese attive nel settore dell'autotrasporto merci in Italia è tornato a crescere per la prima volta dal 2018. Tra il 2018 e il 2022 il numero di imprese attive nel settore dell'autotrasporto di merci in Italia è passato da 81.739 a 75.312, con un calo di più di 6.400 unità, pari a circa l'8% in meno. Nel primo trimestre del 2022 si è verificata un'inversione di tendenza: infatti il numero di imprese attive è stato pari a 75.528 unità, con un aumento di 216 unità (+0,3%) rispetto alle 75.312 censite nel secondo semestre 2021. I dati citati derivano da un'elaborazione dell'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile di Airp (As-

sociazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) sulla base di uno studio dell'Osservatorio congiunturale trasporti di Contrasporto. Airp sottolinea che per favorire il consolidamento dello sviluppo del settore dell'autotrasporto merci italiano incrementando al contempo la competitività e la vocazione alla sostenibilità delle imprese che lo compongono, è fondamentale adottare soluzioni in grado di ottimizzare i costi di esercizio e ridurre l'impatto ambientale delle attività di trasporto. Tra queste c'è l'impiego di pneumatici ricostruiti, che permette di ottenere risparmi concreti dal punto di vista economico ed ecologico (risparmio di materie prime e taglio di emissioni

di CO2), senza rinunciare alla sicurezza, dato che gli pneumatici ricostruiti sono soggetti a requisiti di omologazione analoghi a quelli previsti per gli pneumatici nuovi.

### CON UN FONDO DI QUASI SETTECENTO MILIONI DI EURO

## Ripartiti gli incentivi per auto green

ROMA – Sono stati riaperti da martedì scorso 10 gennaio 2023 le prenotazioni sul sito ecobonus.mise.gov.it per beneficiare degli ecoincentivi auto e moto. In linea con il programma varato dal precedente governo Draghi, l'esecutivo italiano vi destina 630 milioni di euro per il rinnovo del parco circolante, in favore di modelli a basse o zero emissioni. Sarà forse il provvedimento in grado di rilanciare il settore nella nostra penisola, che ha sofferto prima della pandemia e poi della crisi mondiale. Il numero uno di Anfia, Paolo Scudieri si è detto negli scorsi giorni speranzoso che "possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno", mentre esprime scetticismo il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, alla luce dei precedenti. Se, infatti, le agevolazioni sulle endotermeche erano andate esaurite nel giro di



Nella foto: Un prototipo di elettrica Wv, a livello di sogno.

poco, quelli relativi alle ibride e alle elettriche sono rimasti inutilizzati a lungo. C'è anche da aggiungere che malgrado gli sforzi dell'industria automobilistica europea, c'è ancora

un grande gap con le elettriche cinesi che stanno per invadere il mercato con prezzi nettamente inferiori anche per i settoriali di gamma.

### DALL'IMPEGNO DI CFS EUROPE SUI PROCESSI PIÙ RISPETTOSI DELL'AMBIENTE

## La chimica e la sostenibilità



Massimo Cupello Castagna

RAVENNA – Si è da poco conclusa Cop27, per la verità con parecchie delusioni, la conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici. Focus principale dell'incontro - scrive CFS Europe - è stato l'urgenza di un'azione immediata in materia ambientale, consci del fatto che il delicato contesto geopolitico in Ucraina ha reso la situazione ancora più complessa. Il cambiamento climatico rappresenta la più importante sfida a livello globale e la riduzione delle emissioni di gas serra potrà essere ottenuta solo attraverso un impegno politico concreto a livello globale, supportato dall'innovazione tecnologica.

In questo contesto, la chimica gioca un ruolo di primissimo piano nel promuovere sostenibilità. Il suo impegno si esplicita non solo nello sviluppo di processi sempre meno impattanti sull'ambiente circostante, ma anche nel miglioramento della compatibilità ambientale dei suoi prodotti. Negli ultimi anni, infatti, molti impianti chimici hanno convertito le proprie centrali termiche per la produzione di energia in modo da poter utilizzare combustibili gassosi (gas naturale), invece di combustibili liquidi (derivati del petrolio), riducendo le emissioni di CO2 in atmosfera. Inoltre, l'industria chimica è stata pioniera nella realizzazione di impianti di

cogenerazione (vapore ed energia elettrica), che sono molto più efficienti delle centrali tradizionali per la produzione di energia.

In Italia, la chimica rappresenta il sesto comparto industriale a livello nazionale e con i suoi 111 mila addetti, le oltre 2.800 imprese e i 3.300 insediamenti attivi si posiziona al terzo posto nella classifica dei produttori a livello europeo.

Massimo Cupello Castagna, amministratore delegato di CFS Europe, dichiara: "Il nostro settore gioca un ruolo fondamentale nel percorso delineato dai 17 Obiettivi per uno Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. La chimica sostenibile migliora l'efficienza con cui le risorse naturali vengono utilizzate tramite la progettazione,

la fabbricazione e l'uso di prodotti e processi chimici efficienti, efficaci, sicuri e più rispettosi dell'ambiente, applicando principi di sostenibilità e circolarità a partire dalla fase di sviluppo di una nuova molecola, di un nuovo processo. Come da tempo sostiene il presidente di Federchimica Lamberti, la transizione ecologica è irrealizzabile senza la chimica, essendo materia prima per moltissime industrie. Per perseguire concretamente la transizione ecologica è il momento di fare chiarezza sul ruolo chiave di questo comparto, con le sue tante soluzioni tecnologiche per contrastare il cambiamento climatico e la scarsità delle risorse, senza sacrificare il benessere.

**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](http://cis-spedizioni.com) - e-mail: [info@cis-spedizioni.com](mailto:info@cis-spedizioni.com)

**uffici nei porti principali**



SANGRITANA, ADRIA FER, TRIESTE MARINE TERMINAL GLI ALTRI PLAYER COINVOLTI

## Trieste perno intermodale lungo la dorsale adriatica



Nella foto (sx): Stefano Visintin, Alberto Amoroso, Marcello Vinciguerra, Antonio Di Bartolomeo, Zeno D'Agostino, Marco Zollia, Maurizio Cociancich.

TRIESTE – È stato presentato alla Torre del Lloyd il servizio intermodale che collega il porto di Trieste all'interporto di Manoppello (Pescara). Una "saetta adriatica", con il treno merci che si rivela più veloce del Tir: così il nuovo collegamento viene percepito dal mercato ed in particolare da Honda Italia. L'industria multinazionale giapponese ha scelto il porto di Trieste per far sbarcare i propri container provenienti dal Far East al terminal contenitori del Molo VII gestito da Trieste Marine Terminal, e poi farli proseguire via ferrovia fino all'Interporto d'Abruzzo. Parliamo di un company train, ovvero di un treno dedicato esclusivamente a Honda Italia, che trasporta quasi una quarantina di container a tratta, coprendo la distanza in dodici ore circa. Meno di quanto si impiegherebbe via gomma e con un impatto sull'ambiente molto più ridotto, tanto che sono circa una settantina i camion tolti dalla strada settimanalmente.

Il servizio, inaugurato a metà ottobre, si è rivelato così efficiente e performante che nei giorni scorsi è stato raddoppiato, passando da una a due circolazioni settimanali. Un'alternativa sostenibile per connettere il Centro e Sud Italia con il Nord-Est, consentendo al porto di Trieste di confermarsi non solo attrattore di relazioni con importanti player internazionali, ma anche promotore di nuovi traffici e legami con il tessuto industriale del nostro Paese.

Ora l'intenzione è di promuovere quest'iniziativa con un ulteriore treno aperto, rivolto anche ad altre imprese per ampliare il numero di connessioni settimanali. La stessa Honda è interessata ad allargare ad altri clienti il servizio.

Più in generale va rilevato che i collegamenti dallo scalo triestino verso l'Italia coprono cinque Regioni (Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Marche e Abruzzo) con 15 servizi a settimana.

"Grazie ai treni, il nostro porto

crea relazioni e accorcia le distanze non solo verso l'Europa, ma anche verso l'Italia. Con questo collegamento, infatti, lo scalo giuliano estende la propria area d'influenza lungo la dorsale adriatica, mostrandosi in grado di gestire la movimentazione di contenitori fino all'Abruzzo", ha dichiarato il presidente dei porti di Trieste e Monfalcone Zeno D'Agostino.

"Ma soprattutto, insieme a Honda, Sangritana e agli altri partner, con questo nuovo progetto abbiamo dimostrato come la ferrovia può e deve essere sempre più la soluzione per una logistica sostenibile anche in Italia".

All'evento di presentazione sono intervenuti i protagonisti del progetto: Marcello Vinciguerra managing director Honda Italia Industriale, Alberto Amoroso amministratore unico Sangritana, Maurizio Cociancich amministratore delegato Adriafer e Marco Zollia responsabile marketing Trieste Marine Terminal.



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

CON LA CERTIFICAZIONE DEL BUREAU VERITAS ITALIA

## Olly "Responsability" Award

MILANO – È difficile per una PMI, è complesso per un'impresa multi-tasking, ed è ancora più problematico se questa impresa opera a livello internazionale su mercati che hanno regole del gioco e di ingaggio differenti. Ma Olly Services, specialista nei servizi B2B, nello specifico negli ambiti del Facility Management, organizzazione di eventi corporate e gestione di brand, ce l'ha fatta, ricevendo in questi giorni da Bureau Veritas il Responsibility Award.

Olly Services che è un'azienda specializzata nel fornire soluzioni per conto terzi e che quindi agisce in outsourcing per altre imprese, fa parte della holding NSquared S.r.l. e opera a livello europeo con sedi in Italia, Germania, Olanda e Francia. I suoi servizi spaziano

dall'accoglienza, pulizia professionale, logistica, organizzazione eventi, merchandising, branding e comunicazione.

"Lavorando per enti prestigiosi che chiedono altissima qualità, sottolinea Nicole Muratori, direttore operativo dell'azienda – è fondamentale creare processi che garantiscano risultati e business continuity. Per noi, è importante e critico capire i bisogni del cliente, e creare i passaggi necessari a garantire alti risultati. Tutte le aziende si vantano di qualità, ma quante la possono dimostrare? Noi consideriamo ogni certificazione come una bussola e allo stesso tempo una garanzia."

Olly Services, che ha più di 100 dipendenti e si appresta ad aprire il nuovo head quarter di proprietà

a Monte Porzio Catone, colloca le persone al centro di una strategia aziendale particolarmente attenta alla formazione ma anche alla sostenibilità (90% dei macchinari utilizzati per le attività di facility management sono elettrici, i prodotti detergenti utilizzati hanno certificazioni ambientali quali Ecolabel e particolare attenzione viene posta anche agli sprechi di packaging).

La certificazione è la chiave di lettura di questa strategia aziendale. Olly Services, che è già impegnata nell'iter per ottenere la certificazione sulla parità di genere, vanta nel settore qualità le certificazioni ISO 9001, ISO 41001, ISO 18295, nell'ambiente la ISO 14001 e nella responsabilità sociale la ISO 20121.

CON UNA SERIE DI SCONTI PER LA PROSSIMA ESTATE

## Promozioni Grimaldi Lines 2023



speciali Sardi Doc e Siciliani Doc, dedicate ai passeggeri nativi e ai residenti sulle isole.

Per chi invece desidera partire alla scoperta della terra degli dei, c'è la promozione Speciale Grecia. Lo sconto del 20% (diritti fissi, servizi di bordo e sistemazione in cabina esclusi) verrà applicato alle tariffe per passaggio nave, sistemazione in poltrona, veicoli e animali domestici al seguito, esclusivamente per chi prenota entro il 28 febbraio 2023 con partenza fino al 31 dicembre 2023.

L'offerta è valida su tutte le linee marittime Grimaldi Lines e Grimaldi Minoan Lines che collegano la Grecia all'Italia: Brindisi-Patras, Brindisi-Igoumenitsa, Brindisi-Corfù, Ancona-Igoumenitsa, Ancona-Corfù e viceversa. Lo sconto è cumulabile con le altre promozioni in corso di validità e con le convenzioni.

Esclusivamente per le linee da/per Ancona, per le quali la promozione prende il nome di Early Booking, fino a 20 giorni prima della data di partenza sarà possibile cancellare la prenotazione senza penale oppure modificarla senza spese di variazione.

per partenze 2023, che consentono di prenotare il viaggio via mare verso le più belle destinazioni del Mar Mediterraneo, con anticipo e ad un prezzo molto conveniente. Per affrontare al meglio il grigiore dell'inverno, non c'è nulla di meglio che pensare all'estate!

La promozione Advanced Booking prevede il 20% di sconto (diritti fissi e servizi di bordo esclusi) sul passaggio nave e sui supplementi per le sistemazioni, i veicoli e gli animali domestici al seguito, per tutte le prenotazioni

effettuate dal 9 gennaio al 30 aprile 2023, con partenza tra il 1° giugno e il 30 settembre 2023.

L'offerta è valida sui seguenti collegamenti da/per Sardegna, Sicilia e Spagna: Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Livorno-Palermo, Napoli-Palermo, Civitavecchia-Barcellona, Porto Torres-Barcellona e viceversa. Lo sconto è cumulabile con tutte le altre promozioni attive al momento della prenotazione, con le convenzioni e con le tariffe

IN VISITA ALLA DIREZIONE MARITTIMA DEL LAZIO

## Il ministro e la Guardia Costiera



Nella foto (da sx): Il contrammiraglio Marini e il ministro Salvini.

ROMA – Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha fatto visita alla Capitaneria

di Porto di Civitavecchia, sede di Direzione Marittima, ove è stato ricevuto dal direttore marittimo

del Lazio, contrammiraglio (cp) Filippo Marini.

Dopo la resa degli onori ed un briefing di presentazione dell'organizzazione della Guardia Costiera nel Lazio, del porto e delle principali tematiche riguardanti la realtà marittima locale, il ministro è stato omaggiato del crest della Direzione Marittima.

Significativa la rituale dedica del ministro sul "libro d'onore", ove ha espresso parole di ringraziamento ed apprezzamento per il lavoro svolto dal personale della Guardia Costiera nel Lazio: "Conto di meriti, coi fatti, la vostra stima. Grazie di tutto ciò che fate, siete preziosi e unici!".

La visita è proseguita con un'assemblea di tutti i militari ed impiegati civili della sede, nel corso della quale il ministro ha voluto incontrare e conoscere personalmente le donne e gli uomini in forza al Comando laziale.

FORMAZIONE AL MERCATO DELLA GRANDE NAUTICA E DEL LUSSO

# A Venezia un'Accademia yachting



VENEZIA – Nasce dalla collaborazione fra il gruppo Acquera, Ciset, centro studi fondato da Università Ca' Foscari Venezia e Regione del Veneto e Umana, fra le più importanti Agenzie per il Lavoro in Italia, con direzione generale a Venezia, la prima Accademia internazionale per la formazione del personale ad altissima specializzazione che si occuperà di coordinamento e gestione del mercato dei grandi yacht.

Il centro di formazione, che si propone di attirare a Venezia giovani provenienti da più paesi, inizialmente focalizzerà l'attenzione e quindi i corsi su due filiere del settore yachting. Da un lato, la formazione degli addetti e dei futuri manager che si occuperanno della tradizionale fornitura di services alle grandi imbarcazioni da diporto con l'obiettivo di realizzare una vera e propria rivoluzione nei rapporti fra armatore/proprietario,

comandanti, società di leasing e aziende di servizi a terra. Dall'altro la creazione di nuove figure professionali specializzate nell'ideazione, progettazione e realizzazione delle cosiddette "experiences", ovvero attività uniche ed esclusive legate a cultura, entertainment, sport ed eventi, dedicate alla fascia più alta del turismo di lusso.

In entrambi i casi, la neonata "Accademia" veneziana, che inizialmente formerà giovani destinati in prevalenza a trovare occupazione presso il gruppo Acquera (protagonista di recente anche di uno sforzo innovativo nel campo della digitalizzazione dei servizi forniti ai grandi yacht) si pone come obiettivo di fare di Venezia un polo multitasking per il settore dei maxi yacht, non solo offrendo opportunità di ormeggio, anche nella stagione invernale, ma specialmente per porre le basi in laguna di una cultura e di un approccio nuovo al mondo del turismo di lusso e quindi del settore della nautica di altissimo livello.

Non è casuale, per altro, la partecipazione del Ciset, quale espressione di Ca' Foscari e della Regione Veneto: grazie alla sua trentennale expertise nello sviluppo del turismo

sul territorio supporterà i partner per sviluppare negli aspiranti manager e addetti alla grande nautica la passione, ma anche le capacità manageriali e la conoscenza del territorio indispensabili proprio per costruire proposte di esperienza top level nel mercato italiano.

ITALIAN PORTS ASSOCIATION



CON LA RICHIESTA DI PROROGARE LE CONCESSIONI

# Milleproroghe e la Bolkestein

Ma per l'anno prossimo si prevede un rallentamento per la crisi energetica



Roberto Perocchio

ROMA – "L'emendamento al Milleproroghe, presentato dal vice presidente del Senato Gasparri, con il quale si chiede il posticipo della scadenza delle concessioni demaniali oltre il 2024 per avere il tempo necessario per effettuare una mappatura omogenea delle coste italiane è assolutamente razionale e ben motivato" - dichiara il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio.

"Si tratta di una riforma politicamente delicata in materia di principi che riguardano decine di migliaia di piccole imprese concessionarie che appartengono anche al settore della nautica da diporto, per la quale è importante che il Governo si prenda il tempo necessario per rivedere l'impianto della normativa e per garantire la continuità aziendale per gli attuali titolari di concessioni destinate alla nautica da diporto."

PRESENTATO AL CONSUMER SHOW DI LAS VEGAS

# Il primo elettrico Mercury

LAS VEGAS – Mercury Marine, una divisione della Brunswick Corp, ha presentato al Consumer Electronics Show 2023 di Las Vegas, il Mercury Avator 7.5e. Si tratta del primo modello di fuoribordo elettrico a essere commercializzato dal costruttore statunitense, al quale verranno fatti seguire i lanci, probabilmente



già nel 2023, di altri due modelli a completamento della gamma: Avator

20e e Avator 35e. Obiettivo dichiarato di Mercury: divenire leader nei sistemi di propulsione elettrica in ambito nautico, fronteggiando l'offensiva che in questo campo è in atto da parte dei costruttori cinesi, pronti a invadere anche il mercato europeo con motori che già oggi puntano alle alte potenze.

NUOVE FRONTIERE PER I MODELLI LIBECCIO NELLA CATEGORIA NATANTI

# I gozzi "Mimì" a Düsseldorf



Nella foto: Il Libeccio 8,50.

sport Paradise, punto di riferimento per la nautica del Nord Europa. In esposizione ci saranno tre modelli molto apprezzati in questa zona: lo storico Libeccio 6.5, il Libeccio 7.5, con console centrale a poppa e ampio pozzetto, e il più recente Libeccio 8.5 Walkaround, ispirato alla tradizione sorrentina degli anni '60, ma con un layout di grande abitabilità.

Il gozzo planante, "inventato" dallo scomparso Vincenzo Catarsi con i suoi Calabria, sta prendendo piede non solo in Mediterraneo. Niko Kolvenbach, titolare del brand olandese Watersport Paradise, ha commentato: "Abbiamo deciso di investire molto sul cantiere italiano: gli armatori del Nord Europa si sono dimostrati in questi anni molto interessati alle possibilità che offrono questi gozzi dal design tradizionale e le prestazioni elevate. Al momento abbiamo puntato sui modelli di dimensioni più piccole ma a breve distribuiremo anche i Libeccio di lunghezza superiore ai 9 metri".

La partecipazione di Mimì che porta su questi nuovi mercati l'esperienza e il know-how conquistato nei suoi cinquant'anni di storia conferma la volontà di accelerare la sua espansione in questa zona d'Europa, sempre più ricettiva e affascinata dal processo di ammodernamento portato avanti dal cantiere partenopeo con la collaborazione del designer Valerio Rivellini.

DÜSSELDORF – Il cantiere di Domenico Senese dal 21 al 29 gennaio sarà al Boot di Düsseldorf, forte della partnership con Water-

# "Limo", ovvero il lusso-tender



VIAREGGIO – La sintesi della presentazione di questo splendido "Limo" potrebbe essere questa: fascino vintage, ma una costruzione e una carena all'avanguardia da 35 nodi. Con dettagli da vero tender di lusso: la tuga si abbassa fino alla falchetta per entrare in tutti i garage di yacht. Negli 8,30 metri di lunghezza trovano posto 12 ospiti e due marinai. Sarà disponibile da giugno 2023 per essere imbarcato su un megayacht di 60 metri.

Marco Arnaboldi, fondatore e progettista del cantiere viareggino Wooden Boats, è uno dei pochi yacht designer in grado di far volare un megayacht da oltre 50 metri a

60 nodi, come di sviluppare una linea altrettanto esclusiva di compacti luxury tender. Un nome non

casuale, perché "Limo" vuole proprio richiamare le limousine del mondo automotive, vetture esclusive e lussuose, molto spesso dei pezzi unici, proprio come i Limo Tender di Wooden Boats.

"Quando ho varato il primo Limo Tender non pensavo potesse avere tanto successo - racconta Marco Arnaboldi -, ma è stato accolto con entusiasmo e ne sono seguiti altri, ognuno personalizzato secondo i desideri dell'armatore. Con il "Limo Blue" 8,3m, ho pensato di introdurre una connotazione stilistica della coperta e dell'opera morta ispirata alla "Dolce Vita" felliniana e al design intramontabile dei runabout di quel periodo".

## Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Albertini presidente bis

despedi) per il triennio 2023-2025. Albertini è alla guida dell'Associazione dal 2020. Completano la squadra i vicepresidenti: Paolo Maderna e Simone Ghelardini.

La conferma è avvenuta il 9 gennaio, in occasione dell'insediamento del nuovo consiglio direttivo, rinnovato dall'Assemblea ANAMA in precedenza.

Questi i nomi dei consiglieri eletti per il triennio 2023-2025: Federico Fuochi, Simone Ghelardini, Christian Giacomini, Alessandro Guadagni, Paolo Maderna, Lucia Padoan, Tommaso Rizzitelli, Fabio Vescera e Franco Becherini (cooptato nel consiglio direttivo di insediamento).

Il presidente Albertini, ringraziando i colleghi ha commentato: "Questa riconferma per me ma anche per i colleghi del Consiglio Direttivo confermato quasi in blocco, vale molto poiché, come si dice anche nello sport, arrivare al vertice è difficile, riconfermarsi lo è molto di più. Credo che gli associati abbiano apprezzato il lavoro svolto da Anama in questi anni complicati. La pandemia ha messo in evidenza una volta di più il ruolo fondamentale delle associazioni: con l'ausilio di Confetra, Fedespedi e del nostro sistema territoriale abbiamo dato voce alle nostre imprese nei confronti dei decisori politici; siamo stati costantemente vicini alle imprese dando informazioni puntuali e veloci; abbiamo assistito gli associati nelle loro necessità. Giova rimarcarlo, perché spesso si dà per scontato il nostro lavoro:

non lo è e deve essere evidenziato nel necessario scambio e interlocuzione tra Associazione e aziende.

Ma l'attività di Anama in questi anni è stata ampia e variegata - prosegue Albertini - lavoriamo da anni per rendere più efficienti gli aeroporti italiani, con Malpensa in prima fila ma senza dimenticare gli altri, in particolare Roma Fiumicino e Venezia. Per farlo, anzitutto, dobbiamo essere più efficaci e moderni. Non mi riferisco solo al pubblico. Dobbiamo avere il coraggio e l'onestà di dire che quando si parla di burocrazia e lentezze non ci si riferisce solo alle amministrazioni pubbliche, che pure hanno i loro problemi. Infatti, gli studi dell'Osservatorio Cargo Aereo hanno evidenziato come gli aeroporti europei nostri competitor sono più avanti di noi nella digitalizzazione e nella semplificazione dei processi, ad esempio avendo piattaforma informatiche di interscambio dati attive. Noi la abbiamo a Malpensa ma non è ancora pienamente operativa e la responsabilità è di noi privati, imprese di spedizioni in primis. Come Consiglio Direttivo di Anama ci siamo dati l'obiettivo di rendere la piattaforma funzionante al più presto e vorremmo farlo utilizzando anche il PNRR come leva incentivante. Un altro obiettivo è quello di rendere operativi i corridoi doganali.

Nel 2023 dovrebbe vedere la luce il nuovo Piano Nazionale Aeroporti - ha detto ancora Albertini - come Anama, insieme agli amici del Cluster Cargo Aereo ed alle altre associazioni del trasporto aereo merci, stiamo contribuendo alla sua realizzazione, anzitutto rilanciando il lavoro svolto con il Position Paper Cargo Aereo che già nel 2017 fissava

una serie di obiettivi per rendere più efficiente ed efficace il nostro settore. È nostra ferma convinzione che per raggiungere questo obiettivo sia necessario anzitutto avere una carta dei servizi merci che rilevi in maniera digitale e terza la qualità erogata dagli aeroporti. Questi sono i primi dossier aperti che abbiamo sul tavolo ed a cui come Consiglio Direttivo lavoreremo con determinazione nei prossimi mesi - chiude Albertini. Siamo pronti e motivati, consapevoli che nasceranno altre sfide ed opportunità nei mesi a venire".

## Uniontrasporti su infrastrutture

strutturali realizzati dalle Camere di commercio e da Uniontrasporti, ascoltando le imprese, le associazioni, gli enti locali.

L'evento, in programma a Roma il 18 e 19 gennaio prossimi, intende proseguire tale confronto e fare sintesi delle principali evidenze emerse in ciascun territorio, al fine di tracciare un quadro completo ed esaustivo dell'attuale situazione delle infrastrutture italiane e fornire un aggiornamento sulle azioni e le riforme previste dal PNRR.

All'interno della due mezza giornate di lavori si svolgerà un importante momento di confronto articolato in quattro tavoli tematici dedicati al trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo.

All'incontro interverranno i vertici di Unioncamere, di Uniontrasporti, rappresentanti di Governo ed esperti del settore.

Per informazioni rivolgersi alla Segreteria Organizzativa: eventi@sicamera.it.

## Delibera ART sui servizi

lanza e di controllo - sottolinea una nota ART - sull'integrale e corretta applicazione delle misure.

## Sul Faldo si torna

ulteriori investimenti da parte del grande gruppo del settore della distribuzione (e non solo) in campo automobilistico, gruppo totalmente risanato e "ringiovanito" anche nei propri vertici.

Il "niet" dell'assemblea dei portuali alla proposta di vendita, piovuto addosso ai vertici della Cpl, viene oggi giustificato con una scarsa informazione alla base dovuta in particolare all'urgenza legata alla scadenza della SACE, l'assicurazione garantita dal Ministero: scadenza che oggi non preoccupa più in quanto la copertura è stata confermata. Da qui la decisione di riaprire il dibattito in assemblee "settorizzate" in modo da spiegare meglio l'esigenza di monetizzare la

proprietà immobiliare a fronte di precise garanzie della A&L sul lavoro, sul personale e sugli sviluppi.

## Il "sistema dei sistemi"

anche i vari interventi nei "pensatoi" nazionali - come influiranno nella portualità italiana gli evidenti effetti della globalizzazione avanzata. E l'altrettanto evidente concentrazione in grandi network di quella che era fino a pochi anni fa una organizzazione frazionata, Anzia frazionatissima, delle varie funzioni nei porti. La stessa Fedespedi nazionale ammette che il numero degli iscritti è in forte calo e prevede che nel prossimo futuro calerà ancora. Le agenzie marittime stanno diventando uffici delle compagnie. E i terminal, come si è visto in tutti i principali porti, o fanno parte di catene internazionali - se non mondiali - o annaspiano.

In questa nostra penisola che l'UE continua a considerare - a torto sul piano della logistica, forse non a torto sul piano della politica

economica - il "ventre molle" dell'Europa, l'anno appena arrivato dovrà risolvere, necessariamente, il governo della portualità in chiave adeguata alle trasformazioni del trading mondiale. Altrimenti finiremo davvero per essere declassati a ventre molle, in un quadro di Mediterraneo sempre più strategico ma dove fioriscono e sempre più fioriranno anche grandi centri logistici sulle sponde sud del Mare Nostrum. Sono temi, questi, che esulano forse dal quotidiano azzuffarsi dei nostri porti tra di loro, dei proclami che mai arrivano a realizzazioni in tempi veloci, dal continuo imperare di una burocrazia che tutti contestano ma nessuno razionalizza, di un uso deterioro della magistratura amministrativa (e non) per cause annose che si concludono spesso in totali assoluzioni, ma avendo bloccato iniziative e massacrato sul piano personale persone per bene.

Nella nostra funzione quotidiana di cronisti dei fatti, tutto questo fa male non solo a noi, ma al "sistema". È troppo sperare in un colpo di reni che ci faccia uscire velocemente dalla palude dei tempi infiniti e degli obiettivi indefiniti?

# Nuovi costi chilometrici



ROMA - Sulla Gazzetta Ufficiale n. 302 dello scorso 28 dicembre 2022 sono state pubblicate le "Tabelle nazionali dei costi chilometrici di esercizio di autovetture e motocicli elaborate dall'Acì - articolo 3, comma 1,

D.Lgs. 314/1997", in vigore dal 1° gennaio 2023.

I costi chilometrici individuati nelle tabelle vanno utilizzati per determinare il fringe benefit riconosciuto al dipendente o all'amministratore che dispone,

a uso promiscuo e per la maggior parte del periodo d'imposta, della autovettura aziendale.

La determinazione del fringe benefit "convenzionale", infatti, risulta utile in particolare per gestire le conseguenze fiscali delle autovetture concesse in uso promiscuo ai dipendenti, che in tal modo beneficiano della deduzione dei costi in percentuale senza soglie relative al costo di acquisizione della autovettura.

Vediamo come si determina il calcolo.

**Fringe benefit e uso promiscuo ai dipendenti** - L'articolo 51, comma 4, lettera a), Tuir dispone che le tabelle ACI debbano essere applicate a una percorrenza convenzionale annua, al fine di determinare la quota di uso privato dell'autovettura aziendale da parte del dipendente.

A norma dell'articolo 1, comma 633, L. 160/2019, per i veicoli concessi in uso promiscuo con contratti stipulati entro il 30 giugno 2020, resta ferma l'applicazione della disciplina dettata nel Testo Unico vigente al 31 dicembre 2019 e quindi la cifra unitaria chilometrica per il tipo di veicolo, moltiplicata per una percorrenza media convenzionale di 15.000 km e applicando all'importo risultante la percentuale fissa del 30%.

Un esempio: La società Alfa Srl concede in uso promiscuo e per la maggior parte del periodo d'imposta al proprio dipendente Rossi Mario la seguente autovettura: Fiat 500X 1.3 Multijet da 95 CV a gasolio.

In base alle nuove tabelle ACI il costo chilometrico risulta pari a 0,4312 euro per chilometro.

L'automobile in questione emette 121 g/km di CO2 e quindi troverà applicazione la percentuale del 30% applicata ai veicoli con emissioni da 61 a 160 g/km.

Secondo la regola contemplata dall'articolo 51, comma 4, lettera a), D.P.R. 917/1986 il fringe benefit annuale sarà così determinato: km 15.000 x 30% = 4.500 km - 0,4312 euro x km 4.500 = 1.940,40 euro fringe benefit convenzionale annuo - 1.940,40 euro / 12 = 161,70 euro valore mensile di fringe benefit per il 2023.

Alle tabelle si deve fare riferimento anche per calcolare l'indennità che il datore di lavoro corrisponde al dipendente che ha utilizzato il mezzo proprio per una trasferta effettuata in un Comune diverso da quello in cui risiede.



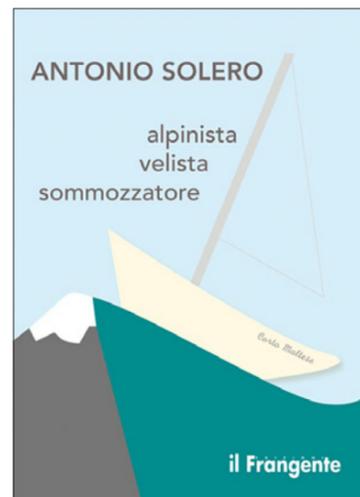
## LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

Antonio Solero

### "Alpinista, velista, sommozzatore"

Edizioni Il Frangente



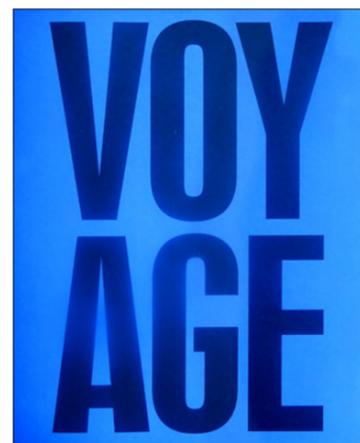
La presentazione è già di persé eloquente: "Questo libro - scrive l'autore - parla di vette alpine, del mondo subacqueo, di spazi oceanici. Descrive le mie scalate, racconta i trenta giorni passati in una capsula ancorata sul fondo del lago di Cavazzo, ripercorre la traversata dell'Atlantico da Ovest a Est in autunno su una barca da me costruita, commenta alcune mie regate: la vittoria della Transat des Alizés e il podio della Brooklyn Cup Portofino-New York. Ma soprattutto parla di me, di ciò che mi ha spinto ad affrontare queste sfide, alcune a lungo inaspettate, altre non previste. Avventure vissute in ambienti ostili, in una natura severa in cui sono stato costretto a lottare per la sopravvivenza, a superare i miei limiti. Non sono state imprese eroiche, ma importanti esperienze di vita spesso condivise con amici che hanno creduto in me e mi hanno aiutato e incoraggiato. La loro presenza rende questo libro vivo".

Un piccolo appunto: il titolo non rende giustizia al valore di questo libro, perché forse troppo didascalico. In realtà quello che piace non è tanto la poliedrica capacità del nostro autore di andare a sfidare la natura nelle sue tre accezioni - le montagne, il vento sul mare, la vita in una capsula subacquea - ma il modo in cui l'uomo Solero si prepara, si mette anche in discussione, affronta anche l'imprevisto. In sostanza è un libro sulle sfide prima di tutto con se stesso: ciò che veramente distingue l'uomo dai quaquaraquà, se ci è consentito un piccolo eccesso linguistico. Perché c'è chi si butta nelle avventure solo per guadagnare un record e l'effimera fama che ne deriva: e chi invece conosce la paura dell'attesa e della preparazione, ma la supera avendo imparato che è solo quando si entra in azione che l'istinto di conservazione non è più un freno ma un aiuto. Fino alla prossima volta. Bravo Solero, anche saper scrivere bene è una sfida vinta.

## "Voyage"

Edizione SAGEP

AdSP Mar Ligure Orientale



In italiano e in inglese, con un patrimonio di bellissime foto anche storiche, questo ricco volume edito dall'Autorità Portuale di La Spezia e Marina di Carrara è dedicato a un viaggio appassionato e approfondito attraverso i mestieri del distretto della nautica. Un distretto che oggi comprende alcuni dei più grandi brand del settore dello yachting, non solo tirrenici ma anche venuti dall'Adriatico, con una incidenza nel mondo del lavoro specializzato che costituisce un valore sui valori. Comprensibile il legittimo orgoglio del presidente dell'AdSP Mario Sommariva all'inizio della sua presentazione del volume, dove scrive: "La Spezia capitale della blue economy". E ancora: "Nella nautica convive La Sapienza dell'artigianato con la complessa organizzazione industriale. Una filiera di lavorazioni che ha bisogno di professionalità sempre in grado di rinnovarsi ed anche di regole per il mercato del lavoro

in grado di non prestare il fianco a fenomeni, talvolta deteriori, che possono manifestarsi per le pressioni esterne del mercato sul versante dei costi". Poche parole, ma chiarissime per chi vuole intendere. Il volume è stato curato da Monica Fiorini, responsabile anche dell'ufficio stampa dell'AdSP. "Con competenza, creatività ed amore". E lo si vede bene anche dalla scelta delle immagini, che sono davvero una testimonianza esemplare.

www.lorenzini-terminal.it



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

FORTE CRESCITA MA ANCHE L'IMPATTO DELLA REVISIONE DEI TASSI BCE

# Immobiliare, luci ed ombre



MILANO – Il mercato immobiliare italiano nel 2022 è stato interessato da una forte crescita dei volumi d'investimento, che hanno raggiunto il secondo valore più alto di sempre, dopo i risultati record del 2019. Una conferma che malgrado i timori generati dalla UE di una "patrimoniale nascosta" con la scusa dell'ambiente, la casa e l'ufficio sono sempre appetiti.

Nel quarto trimestre del 2022 si sono tuttavia concretizzati i segnali di rallentamento avvertiti a partire dalle prime revisioni al rialzo dei tassi di interesse della BCE, che avevano provocato un atteggiamento attendista da parte degli investitori, intenti a monitorare l'impatto della crescita del costo del capitale sul pricing degli immobili prima di avviare nuove operazioni. I volumi d'investimento del quarto trimestre sono stati infatti inferiori del 51% rispetto allo stesso periodo del 2021 e del 26% rispetto al trimestre precedente.

Il calo dei volumi d'investimento nel quarto trimestre, in linea con quanto osservato nei principali mercati europei, ha interessato in modo trasversale tutte le principali asset class. Gli attuali trend dovrebbero rimanere invariati anche durante la prima metà del 2023, con operazioni ancora frenate dall'aumento del costo del capitale e da una ridotta disponibilità a fi-

nanziare nuove operazioni da parte degli istituti bancari, in particolare per investimenti nel mercato Retail. Negli ultimi mesi si rileva comunque un miglioramento del clima di fiducia degli investitori immobiliari, in seguito ai primi segnali di rallentamento dell'inflazione in Europa e negli Stati Uniti.

Gli investitori rimangono comunque positivi nei confronti dei fondamentali della domanda di immobili ad uso Uffici e Logistica da parte degli end-user, come testimoniato dai volumi record di take-up registrati a fine anno dal mercato logistico italiano (2,7 milioni di metri quadrati) e dal mercato uffici di Milano (480 mila metri quadrati). Per gli immobili di qualità e con elevate performance ESG, la crescita dei canoni prime rimane infatti molto sostenuta, mitigando l'impatto sui valori immobiliari della decompressione dei rendimenti osservata negli ultimi mesi.

Dimostra grande resilienza il mercato Alternative, l'unico in crescita rispetto al trimestre precedente, nonostante l'assenza di operazioni di grandi dimensioni. Cresce invece il mercato dei crediti deteriorati, dove aumenta il volume delle transazioni, in particolare quello su operazioni secured, prevalentemente garantite da sottostanti immobiliari.

Alessandro Mazzanti, ceo di

CBRE Italy, afferma "Il 2022 si chiude su volumi di transazioni vicini ai massimi storici, nonostante l'atteso forte rallentamento nel quarto trimestre, indotto dalla rapida crescita di inflazione e conseguente crescita dei tassi di interesse, che ha portato la maggioranza degli operatori ad assumere un atteggiamento di "wait and see". La durata temporale di questo rallentamento globale è strettamente correlata all'andamento inflazionistico ed è incoraggiante notare che nelle ultime settimane vi sono stati diversi segnali di un rallentamento nella crescita dei prezzi.

UN RICHIAMO DELL'ASSOCIAZIONE ANITA SUL TRANSITO DEI VEICOLI PESANTI

## Il Brennero ancora senza pace



Thomas Baumgartner

ROMA – I dati relativi ai volumi di traffico dei veicoli pesanti in transito nel Tirolo nel 2022 attraverso il Brennero hanno evidenziato numeri sostanzialmente invariati rispetto al 2021, con preoccupanti riduzioni fino al 10% mensile nell'ultimo quadrimestre dell'anno. Dopo un calo nell'anno pandemico 2020 del 5,7%, il volume di traffico

aveva fatto registrare una rilevante ripresa nel 2021, per poi fermarsi nel 2022 allo stesso livello senza alcun incremento sostanziale.

"Ciò significa che la produzione italiana si è fermata ed è preoccupante il calo registrato nell'ultimo quadrimestre, che potrebbe preludere una recessione per il 2023" - ha dichiarato preoccupato il presidente di ANITA Thomas Baumgartner.

Mentre il traffico pesante diminuisce nel 2022 il traffico leggero in entrata e uscita al Brennero ha registrato un forte aumento del 64%, grazie soprattutto alla ripartenza del turismo. Rispetto ai 2,4 milioni di mezzi pesanti al Brennero sono infatti transitati quasi 11 milioni di mezzi leggeri.

"Se si vuole parlare di saturazione del corridoio del Brennero occorre considerare anche il traffico di veicoli leggeri che sono quattro volte tanto il traffico pesante e si concentrano per lo più nei periodi feriali e nei fine settimana. Un eventuale sistema a slot per gestire

il traffico lanciato dal presidente della Provincia di Bolzano dovrà prendere in considerazione anche questi traffici che sono la causa principale dei conosciuti intasamenti e incolonnamenti" - fa presente Baumgartner - "Per evitare intasamenti di TIR basterebbe permettere la circolazione anche di notte e abolire il doppio pedaggio notturno sul versante austriaco dell'autostrada del Brennero tra il confine italiano e Innsbruck, senza prevedere nessun sistema di slot, o almeno prima di inventare sistemi farraginosi e costosi occorre rimuovere le cause di eventuali intasamenti o sovraccarichi dell'infrastruttura" - prosegue il presidente di ANITA.

ANITA e le altre associazioni di categoria hanno richiesto al ministro Salvini di adoperarsi quanto prima per aprire la procedura di infrazione alle normative comunitarie verso l'Austria che da anni in modo protezionistico e discriminatorio impedisce l'interscambio di merce tra l'Italia e il nord Europa

con enormi danni per la propria economia, mentre esclude dalle limitazioni tutti i traffici di origine o destinazione del Tirolo.

Dall'analisi dei dati relativi alle uscite ed alle entrate autostradali dell'A22 nell'Alto Adige si nota inoltre come degli oltre 4 milioni di veicoli pesanti entrati e/o usciti dai caselli, il 42% sono passati dai caselli che non riguardano l'uscita o l'entrata del Brennero e quindi si riferiscono al traffico locale, mentre solamente il 58% sono registrabili come traffico di transito.

"Se ci lamentiamo del traffico pesante sulle autostrade dobbiamo sempre considerare che in gran parte è dovuto alle esigenze locali per l'approvvigionamento e funzionamento del sistema economico e sociale, come ha dimostrato il periodo pandemico dove dopo l'imposto blocco di pochi giorni del traffico di merci si è dovuti correre ai ripari e permettere nuovamente la circolazione dei camion." - ha concluso Thomas Baumgartner.

--- ALL'INTERNO ---

- Supply Chain, sfide e contromisure. a pag. 4
- Trasporto fluviale, tante opportunità. a pag. 4
- La Top-12 delle città più inquinanti d'Europa. a pag. 5
- Autotrasporto merci: ricrescono le imprese. a pag. 5
- Ripartiti gli incentivi per auto green. a pag. 5
- La chimica e la sostenibilità. a pag. 5
- Trieste perno intermodale lungo la dorsale adriatica. a pag. 6
- Il ministro e la Guardia Costiera. a pag. 6
- Oilly "Responsability" Award. a pag. 6
- Promozioni Grimaldi Lines 2023. a pag. 6
- A Venezia un'Accademia yachting. a pag. 7
- I gozzi "Mimi" a Düsseldorf. a pag. 7
- Milleproroghe e la Bolkestein. a pag. 7
- Il primo elettrico Mercury. a pag. 7
- "Limo", ovvero il lusso-tender. a pag. 7
- Nuovi costi chilometrici. a pag. 8
- LIBRI RICEVUTI - "Alpinista, velista, sommozzatore" e "Voyage". a pag. 8
- Immobiliare, luci ed ombre. a pag. 9
- Il Brennero ancora senza pace. a pag. 9

# Labromare

**DIVISIONE TERRESTRE**

**DIVISIONE MARITTIMA**

**TRATTAMENTO MISCELE OLEOSE**

**TRATTAMENTO RIFIUTI SOLIDI PORTUALI**

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

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

www.labromare.it

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Darsena Toscana: la zampata MSC

minal Darsena Toscana da parte del gruppo GIP (Infracapital & Infravia). Poi la notizia-bomba: ad acquistare il 100% della società sarà il TIL (Terminal investment Limited) del Gruppo MSC della famiglia Aponte, che intende gestire il primo terminal container livornese come entità autonoma. Vuol dire, in pratica, che rimane così come oggi, con lo stesso management (l'ingegnere Marco Mignogna), salvaguardia del personale e - si presume - importanti progetti di crescita.

Sull'operazione si sono pronunciati tutti i media sia nazionali che europei. Dicono che valga dai 130 ai 160 milioni di euro e che sia anche il premio a una gestione che ha piazzato il TDT tra i primi in Italia come rendimento degli investimenti effettuati.

Il Terminal Darsena Toscana, sponda Ovest della darsena omonima, conta oggi circa 270 addetti, ha chiuso il 2021 con un fatturato di 48,85 milioni di euro, un Ebitda di circa 11,6 milioni, un Ebit di 8,5 milioni, e un utile netto di 6,3 milioni. "Til Group continuerà a gestire Tdt come business autonomo - ha sottolineato il comunicato ufficiale che ha annunciato l'operazione - offrendo i suoi servizi di terminal container". "Si conferma l'impegno di lungo periodo del gruppo Til - continua il comunicato - a investire in Italia e a rafforzare la logistica in tutto il paese e in Europa, oltre a potenziare i collegamenti con il resto del mondo".

Come già abbiamo scritto, l'operazione si concluderà - se si concluderà, come l'intero porto auspica - entro febbraio, con l'atteso "nulla osta" che spetta a tre entità di controllo: l'Antitrust per prima

e parallelamente il Ministero delle Infrastrutture e il vertice dell'AdSP di Luciano Guerrieri. Difficile ipotizzare il quadro se l'Antitrust dovesse mettere bastoni tra le ruote. Se tutto invece andrà liscio, si avrà entro pochi mesi una radicale trasformazione della Darsena Toscana sul piano operativo, con i due terminal sulle due sponde aperti a una totale collaborazione. MSC sarà a quel punto titolare del 100% del TDT e del 50% del Lorenzini. Va anche ricordato che malgrado TDT abbia in corso un contenzioso giudiziario con Lorenzini - destinato quasi certamente ad essere annullato - la collaborazione tra i due terminal era già iniziata, con l'approdo di navi MSC anche al TDT. È ovvia l'ipotesi che oggi MSC si stia candidando a diventare il primo concorrente alla costruzione e alla gestione della sospirata Darsena Europa. Altrettanto ovvia la prospettiva di una unificazione dei due terminal, TDT e Lorenzini, in un'unica entità, con le famiglie Lorenzini e Grifoni come soci di minoranza del mega-terminal unificato. Fanta-ipotesi? Diamo tempo al tempo.

## Amarcord: la Patricia

MSC: una storia del tempo che fu, ma già legata a Livorno. All'inizio degli anni '80 ebbi la sciagurata idea di entrare a far parte di un gruppo di giornalisti che, dopo abbondanti bevute di rum in quel di Cuba, proposero di discendere in gommona il fiume Nilo, dalle sorgenti fino alla capitale del Sudan, Kartum. Idea sciagurata perché erano in corso guerriglie tribali sia in Uganda che in Sudan e comunque si trattava di centinaia di chilometri in un fiume non navigabile per rapide e altro. Mi nominarono capo della spedizione e io, sciagurato, abboccai. Finì poi in farsa perché una volta sul posto

gli altri, vista la realtà, disertano e rimasi pressoché solo con mio figlio Marco. Rotolammo giù in gommona per le rapide Stanley che segnano la nascita del Nilo, spaccando tutto: e finì così.

Scusate la premessa. Il collegamento con MSC c'è: perché la nostra fantozziana spedizione doveva spedire per la capitale dell'Uganda Kampala una cassaforma con gommona, attrezzature e due moto Gilera di supporto. E solo con l'aiuto di Aldo Spadoni, mio amico e agente marittimo livornese tra i più stimati, seppi che c'era un giovane armatore, un certo Gianluigi Aponte, che con una navetta cargo di seconda mano, la Patricia, portava General cargo sulla costa Est dell'Africa. Per farla breve, il "sor Aldo" si occupò di tutto e Aponte ci portò il nostro tesoro fluviale fino a Mombasa, dove proseguì su uno sgangherato camion fino a Kampala. Io e Marco lo seguimmo in Land Rover e anche il tragitto sulle piste ugandesi fu un'avventura. Ma questa è un'altra storia.

Seppi più tardi, al ritorno - che già fu una specie di colpo di culo, tra mitra e agguati - che il "sor Aldo", fiuto da esperto e cuore d'oro, aveva preso a cuore le sorti del giovane Aponte e gli stava dando una mano per crescere.

Ecco, il ritorno alla grande di Aponte e della sua MSC a Livorno per me vale anche come un omaggio all'amico scomparso. Al funerale del quale, Gianluigi Aponte ormai VIP mondiale, non mancò di partecipare nella chiesa di Antignano. Amarcord...

## Guerrieri: positiva

che considera così come si presenta con un potenziamento del porto di Livorno. Chi gli ha avanzato in questi giorni il sospetto che MSC non punti tanto alla Darsena Europa ma a potenziare la Darsena Toscana



con un grande terminal unico - sarebbe dunque un concorrente e non un aspirante alla Darsena Europa - non ha trovato molto credito. Tutto è in divenire, ma la speranza che il primo operatore dei container al mondo voglia fare sua anche la Darsena Europa continua ad essere prevalente.

"Un fatto molto importante per il porto e per le sue prospettive di sviluppo". Il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri ha così commentato la notizia. "Penso che il percorso attuativo della nostra progettualità - ha detto ancora Guerrieri - possa a questo punto acquisire ulteriore concretezza e probabile accelerazione".

Si apre adesso, anche per l'AdSP livornese, un capitolo ancora tutto da esplorare sulla Darsena Toscana "tutta MSC". Difficile credere infatti che il più grande terminalista dei container possa accettare a lungo una darsena stretta tra il budello d'accesso del Marzocco e la micidiale "sfociatoia" del canale dei Navicelli che riempie la darsena di fanghi, oltre a condizionare l'utilizzo di almeno due grandi accosti alla sua radice. Se il microtunnel al Marzocco sta finalmente accelerando i lavori verso l'allargamento del canale a 120 metri e il suo approfondimento a 13,5 metri (grazie alla costante pressione dell'AdSP esercitata dal segretario generale in prima persona) la "sfociatoia" dei Navicelli è un vulnus che sembra ancora lotta alle soluzioni. E anzi l'alternativa proposta per arrivare al tombamento di quel ramo che condiziona la Darsena Toscana è il ponte girevole del Calambrone,

considerato dagli esperti - e dal compound dei cantieri sul canale - un rimedio quasi peggiore del male. C'è dunque ancora molto da lavorare perché la Darsena Toscana, in attesa della Darsena Europa, possa diventare un porto container davvero all'altezza di MSC. Guerrieri è un positivo e parla di speranze d'accelerazione. Ancora una volta siamo con lui.

Nella speranza che da domani si riesca anche davvero ad arrivare a quella pace sociale in porto che lo stesso presidente di Confindustria locale cavaliere del lavoro Piero Neri ha di recente auspicato.

## Gasolio, TIR in crisi

autostradali di cui è concessionaria. Una impresa di autotrasporto percorre mediamente il 70% su tratte autostradali e questo aggiornamento costerà circa 300 euro l'anno per ogni veicolo di cui ha disponibilità. Una misura, peraltro, in palese contraddizione con i disagi, consistenti e purtroppo anche drammatici, ascrivibili al comportamento di Autostrade per l'Italia nella gestione della rete autostradale di sua competenza. Criticità accertate, e già sanzionate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che continuano a determinare gravi danni all'economia, soprattutto alle imprese di trasporto, a causa dei maggiori tempi di percorrenza che si riverberano inesorabilmente sui costi di gestione e sulla qualità della vita".

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.lagazzetamarittima.it

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

Fotocomposizione  
La Gazzetta Marittima  
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

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



## Vintage 2022: the "wine cellar" is ready

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

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

www.ggori.com



**GORI**  
Wine and spirits logistics

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.