

APPROFONDITO DIBATTITO AL PROPELLER CLUB DI LIVORNO

Banchine ed elettrificazione

Tutti i "caveat" sui progetti di cold ironing sia sul piano tecnico che su quello giuridico - Governance e costi



Luca Brandimarte

LIVORNO - Un dibattito serio, finalmente approfondito su uno dei (segue a pagina 8)



Cold ironing qualche dubbio di un fesso

LIVORNO - Sono tanti i temi che di questi tempi alimentano i talk-show, le polemiche politiche, gli scontri tra esperti e tuttol-
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

IL PUNTO CON RIXI SUI PROGETTI PER LA LOGISTICA DELL'ADSP NORD TIRRENO

Darsena Europa: da ri-rimodulare, ma parte



LIVORNO - E alla fine anche il sottosegretario Edoardo Rixi, dopo aver doverosamente tagliato un nastro a Genova - casa sua - è arrivato all'incontro organizzato dall'AdSP del nord Tirreno in Fortezza Vecchia, gestito professionale competenza dal segretario generale Matteo Paroli, con la sua cornucopia di assicurazioni: tra due anni arriveranno mezzo miliardo di auro per il sospirato raccordo ferroviario tra l'interporto Vespucci, la Collesalveti-Vada e l'ultimo miglio con i porti di Livorno e Piombino; questa settimana a Roma parte l'iter interministeriale per la

(segue a pagina 8)

**IL SOMMARIO
DEGLI ARTICOLI
INTERNI È
(A PAGINA 9)**



Nelle foto: Il tavolo dei relatori con Matteo Paroli, il sindaco Luca Salvetti, il moderatore Marco Casale e il presidente Luciano Guerrieri. Una parte del numeroso pubblico di imprenditori ed esperto.

Decolla il business delle armi subacquee



Il modellino del DG 550 DRASS.

TRIESTE - I sottomarini tornano ad essere un elemento importante non solo nell'ambito operativo delle varie Marine Militari, ma anche in quello industriale. Sta facendo davvero notizia l'annuncio dell'alleanza tra Fincantieri ed EDGE Group degli Emirati Arabi per lo sviluppo comune di sottomarini sempre più avanzati, che si avvarranno delle tecnologie già sviluppate dall'alleanza Fincantieri-Leonardo: ne abbiamo già scritto, ma l'impegno di Fincantieri sta facendo il giro del mondo come riflesso di un mutamento delle strategie navali tradizionali. Pierroberto Folgiero, ad di Fincantieri, ha ricordato recentemente che "il mercato subacqueo vale

(segue a pagina 8)

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 52181
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

CON OFFERTE LOW COST ANCHE SULLA PASQUA

L'offensiva ITA sui prezzi

ROMA - ITA Airways passa all'offensiva sui mercati aerei, caratterizzati da forti aumenti dei biglietti, con una campagna di offerte low cost, che partono dai 400 euro a/r da Roma a New York - ovviamente in classe turistica - alla riapertura da dopodomani, venerdì 1 marzo, dei voli passeggeri per Tel Aviv.

Molte sono le offerte per i voli esteri e interni, sui quali negli ultimi tempi aveva subito la concorrenza dei vettori stranieri. Da Roma si vola a New York con 400 euro, oppure a Miami con 530 euro). Ancora: Parigi (134 euro) Ginevra (2128 euro) sempre andata e ritorno, Londra, Tirana, Bruxelles sempre a costi scontati.

Significative infine le offerte per Pasqua: Roma-Parigi a 109 euro, Roma-Londra a 144 euro, Roma-Tokyo a 769 euro, Roma-Rio de Janeiro 769 euro. Roma-Los Angeles a 569 euro: il tutto sempre a/r (con solo bagaglio a mano, attenzione!). Anche per le destinazioni nazionali ITA sta facendo offerte interessanti. E chissà che questa sia la volta buona per avere una compagnia di bandiera degna delle nostre antiche tradizioni...



Toh, il 20 febbraio scorso il consiglio dell'Unione Europea ha formalmente cancellato Bahamas, Belize, Isole Turks e Caicos e Seychelles dalla lista delle giurisdizioni "non cooperative" a fini fiscali. In sostanza, si sono redenti dalla definizione ufficiale di paradisi fiscali.

Alla luce di questi aggiornamenti, la lista UE comprende oggi dodici giurisdizioni (ufficiali) seguenti:

Samoa americane - Anguilla - Antigua e Barbuda - Figi - Guam - Palau - Panama - Russia - Samoa - Trinidad e Tobago - Isole Vergini degli Stati Uniti - Vanuatu. Il consiglio dell'UE "ha deplorato" il fatto che tali giurisdizioni continuino a non essere cooperative sulle questioni fiscali e le ha invitate "a migliorare il loro quadro giuridico al fine di risolvere i problemi individuati". Sembra che dopo questa "deplorazione" i paradisi fiscali dell'elenco siano molto spaventati....



Sempre in tema fiscale, il Portogallo ha fatto marcia indietro come paradiso dei pensionati italiani. Niente più facilitazioni sulle pensioni, costi in aumento. Come fare? Niente paura, il nuovo paradiso è l'Albania. I flussi si sono invertiti. Prima gli albanesi scappavano in Italia...



Nella feroce guerra in corso da due anni tra Russia e Ucraina, l'Italia è schierata con Zelenskij, gli fornisce armi e anche qualche soldo. Però intanto ha raddoppiato le importazioni di grano dalla Russia - formalmente sotto embargo - contro quelle del grano ucraino. Tutti zitti e tutti buoni: pane e Sanremo, ovvero panem et circenses. Purché pane ci sia.



Il più recente rapporto del Censis riferisce che i cambiamenti climatici e le normative per ridurre almeno l'impatto negativo. Negli ultimi 40 anni sono costate

(segue in ultima pagina)

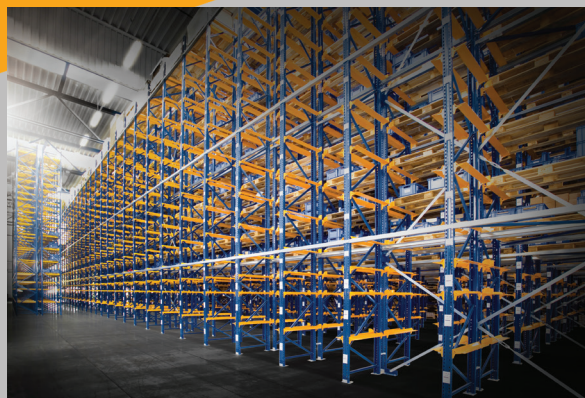
SO.VE.CAR

CONCESSIONARIA CARRELLI ELEVATORI

Tel. 0586 421990 - Fax 0586 428818 - E-mail: info@sovecarsrl.it



- NOLEGGIO
VENDITA
- USATO
PLURIMARCHE
- ASSISTENZA
MANUTENZIONE
- RICAMBI
ORIGINALI



- SCAFFALATURE
INDUSTRIALI
PER LOGISTICA
- CORSI FORMAZIONE
 - CONDUCENTI CARRELLI ELEVATORI
 - OPERATORI PIATTAFORME DI LAVORO
ELEVABILI con rilascio abilitazione, secondo
l'Accordo Stato/Regioni

Partner of

JUNGHEINRICH

www.sovecarsrl.it



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



China Class A



EU Regulated Agent



AMS/AAMS



SFI Provider



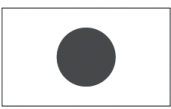
Transported Asset Protection Association



C-TPAT Program
Customs-Trade Partnership
Against Terrorism



ACI



AFR



China Class A



EU Regulated Agent



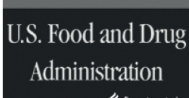
IT AEOC 16 1182



International Air
Transport Association



HACCP



U.S. Food and Drug
Administration

GDP Compliant

GOOD DISTRIBUTION PRACTICES



ecovadis

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

CON UNA “DUE GIORNI” DEDICATA A BOLOGNA

Food&Beverage al FICO Eataly



BOLOGNA – Si è svolta il 22 e il 23 febbraio l’attesa ECOMMERCE FOOD CONFERENCE, l’annuale appuntamento che ha riunito al FICO Eataly World di Bologna 1500 partecipanti e oltre 100 relatori che hanno presentato 200 casi studio in quello che può definirsi l’unico Summit Ecommerce verticale sul Food&Beverage.

Due giornate dedicate interamente a commercianti, produttori, retailer, B2C e B2B e a tutti gli operatori del settore agroalimentare, - riferisce il sito di Bologna - in uno stimolante clima di scambio, opportunità di business e networking oltre che di formazione. Ospite di questa edizione anche Stesi Srl, software house specializzata nello sviluppo di soluzioni innovative per la gestione dei processi di logistica e di produzione delle imprese.

L’intervento del direttore commerciale di Stesi Emilio Colloot ha portato un esempio concreto dei vantaggi di una gestione software personalizzata illustrando il caso di Alce Nero, esempio virtuoso di trasformazione digitale grazie al supervisore di impianto Silwa (una piattaforma software di proprietà di Stesi e composta da diversi moduli in grado di soddisfare tutte le esigenze del magazzino e di gestione della supply chain, combinando in un unico sistema le funzionalità di un sistema WMS e di un sistema MES). Silwa ha consentito alla nota filiera di agricoltori e trasformatori biologici di raddoppiare in breve tempo il rendimento della gestione degli ordini arrivando a triplicare le vendite ecommerce in circa 4 anni, con un’elevata soddisfazione clienti, un margine di danni da trasporto inferiore

all’1% ed errori di preparazione ordini pari a zero.

Il successo dell’approccio di Alce Nero - scrive Stesi - si basa su elementi chiave quali l’attenzione all’esperienza del consumatore in tutto il processo di acquisto, l’attuazione di logiche di magazzino differenti grazie al WMS SILWA e a investimenti specifici volti a ottimizzare la performance (dal sistema automatico di smistamento al magazzino automatizzato per migliorare la produttività).

Stesi opera da oltre 20 anni al servizio delle imprese sul panorama sia nazionale che internazionale con l’obiettivo di trasformare la complessità della supply chain in un vantaggio competitivo utilizzando, come detto, la sua piattaforma proprietaria Silwa di volta in volta adattabile alle particolari esigenze aziendali. “Nel caso di Alce Nero” ha affermato Colloot “Silwa ha consentito di gestire al meglio il concetto di omnicanalità ponendo sotto la stessa regia la gestione e-commerce e quella B2B e permettendo così di ottimizzare quei processi tipicamente critici quali, ad esempio, il mantenimento delle scorte e il trattamento di diverse unità di vendita.

NEL CONVEGNO CELEBRATIVO DELLA LEGGE 84/94

Capitanerie e AdSP insieme



Nella foto (da sx): Giampieri, Rixi, Fontana e Carlone.

ROMA – Si è tenuto presso l’Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, l’annuncio convegno celebrativo “1994-2024: 30 anni insieme nei porti”, organizzato dal Comando generale delle Capitanerie di Porto e Assoporti per celebrare i 30 anni dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

L’incontro si è sviluppato attraverso due panel tematici: il primo incentrato sull’istituzione delle Autorità Portuali, con la presen-

za del presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, e il secondo con la presenza del comandante generale della Guardia Costiera, ammiraglio Nicola Carlone, per raccontare il percorso che ha portato alla trasformazione dall’Ispettorato generale al Comando generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e che ha visto, nello stesso anno, l’istituzione del Centro di Coordinamento del soccorso marittimo – IMRCC.

In apertura i saluti del presidente della Camera dei Deputati On. Lorenzo Fontana, che ha voluto sottolineare la strategicità del settore: “la portualità nel nostro Paese ha sempre assunto un ruolo di rilevanza a livello geopolitico ed economico. Il trasporto marittimo attrae una quota variabile tra l’80% e il 90% dell’intero commercio mondiale, in termini di volume, e del 70% in termini di valore.”

A sua volta il vice ministro Edoardo Rixi, che ha ringraziato la Guardia Costiera e Assoporti e ha ricordato come il ministero “sia al lavoro per tracciare le linee di azione del riordino organico del settore, nel solco dell’indirizzo parlamentare”: “Le nostre Autorità portuali sono eccellenze a livello europeo. Abbiamo bisogno di norme affinché le best practice possano diventare patrimonio comune. Abbiamo anche la necessità di una sincronia sempre maggiore tra Ministeri sul sistema del lavoro portuale, della cantieristica, dell’industria navale: temi complessi per la legislazione italiana.”

Il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri: “Oggi festeggiamo un anniversario importante. Da 30 anni le Autorità portuali e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto lavorano insieme. Come AdSP stiamo lavorando molto anche in considerazione dei fondi a disposizione dal PNRR e del fondo complementare per rendere i porti ancora più innovativi e sostenibili.”

Il comandante generale ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, ha parlato delle prospettive di sviluppo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera: “le linee di indirizzo e gli assetti strategici del Corpo – ha detto l’ammiraglio – devono necessariamente passare attraverso l’evoluzione digitale e il suo impatto nel mondo dello shipping. Tutto questo si realizza grazie alle 11.000 donne e uomini della Guardia Costiera che affrontano con passione, competenza e professionalità il proprio quotidiano lavoro.”

In conclusione, il video messaggio del Vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini: “Le Capitanerie di Porto svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo del traffico portuale in Italia: per questo l’obiettivo che auspico è quello di avere numeri adeguati alle responsabilità, stiamo lavorando per arrivare entro il 2030 a 15mila persone in forze alla nostra Guardia Costiera.”



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

DA OLTRE 50 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA,

VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

DOPO SETTE ANNI DI INTERRUZIONE DEI VOLI

Riprende il Palermo-New York



PALERMO – Da giugno prossimo ritornerà ad essere attivo dopo sette anni il volo diretto Palermo – New York, l’operato dalla compagnia italiana Neos, vettore del gruppo Alpitour.

Il primo volo è schedulato per domenica 9 giugno e collegherà direttamente l’aeroporto siciliano con lo scalo newyorkese.

I collegamenti da Palermo a New York saranno assicurati da due voli settimanali, il martedì e la domenica, mentre il New York – Palermo è programmato per le giornate di lunedì e il sabato. “Dopo sette anni – afferma Salvatore Burrafato, presidente di GES.A.P. SpA la società di gestione dell’Aeroporto Internazionale “Falcone Borsellino” di Palermo – è una grande opportunità per la Sicilia potere

contare su questo collegamento diretto tra Palermo e New York.

A coprire la tratta intercontinentale sarà, come annunciato, la compagnia Neos. “La scelta di Palermo – dice Elisa Speciale sales manager Neos – nasce dopo tre anni di avviamento della rotta da Malpensa e dopo vari studi e sollecitazioni che sono arrivati dal territorio non soltanto siciliano ma anche da operatori americani che sentivano la mancanza di questo collegamento.

L’aeromobile che verrà utilizzato per questa rotta è il 787 Dreamliner. Si tratta di un aereo di ultimissima generazione, uno dei prodotti migliori sul mercato per operare il lungo raggio.

Il nostro aereo è configurato in doppia classe, Economy e Premium,

dove offriamo i servizi e l’attenzione al passeggero che ci contraddistinguono da sempre, quindi comfort e attenzione all’italianità anche in termini di ospitalità e servizi offerti”.

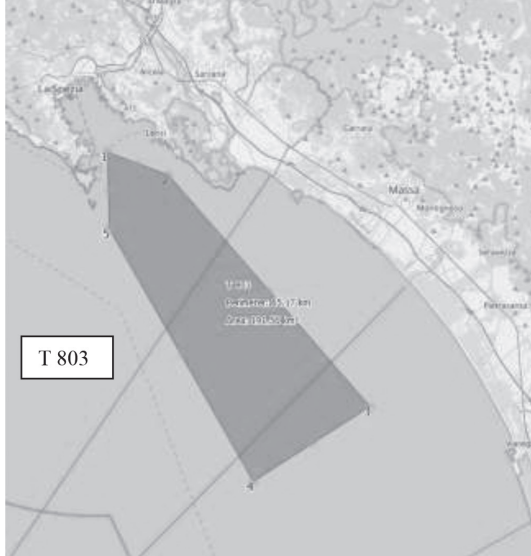
La nuova rotta è stata presentata anche ad Agrigento nel corso di un evento a cui hanno preso parte diversi operatori del settore turistico, l’incontro rappresenta il primo passo di un progetto di co – marketing rivolto al turismo statunitense proprio in questo 2024, anno dedicato al turismo delle radici, e in prospettiva di Agrigento “Capitale Italiana della Cultura 2025.” Agrigento capitale della cultura non è solo un’opportunità per la nostra città- sostiene l’Assessore alla Cultura e al Turismo Costantino Ciulla – ma per tutta la provincia e per tutto il territorio regionale.

ORDINANZA DI DIVIETO DELLA NAVIGAZIONE

Tiri d’artiglieria in mare

VIAREGGIO – La Capitaneria di Porto ha emesso un’ordinanza con la quale si notifica che nei giorni 7 e 12 marzo dalle ore 08:00 alle ore 17:00 locali verranno effettuate delle esercitazioni militari e precisamente dei tiri di artiglieria nello specchio acqueo, riportato a puro titolo indicativo nell’allegato stralcio planimetrico, ricadente nella zona denominata Tango 803, delimitata dalle seguenti coordinate geografiche:

ZONA TIRI ARTIGLIERIA TANGO 803



COORDINATE ZONA TIRI ARTIGLIERIA TANGO 803		
1	γ: 44°03'667 N	λ: 009° 51'900 E
2	γ: 44°02'750 N	λ: 009° 55'300 E
3	γ: 43°53'500 N	λ: 010° 06'500 E
4	γ: 43°50'500 N	λ: 010° 00'000 E
5	γ: 44°00'600 N	λ: 009° 52'000 E

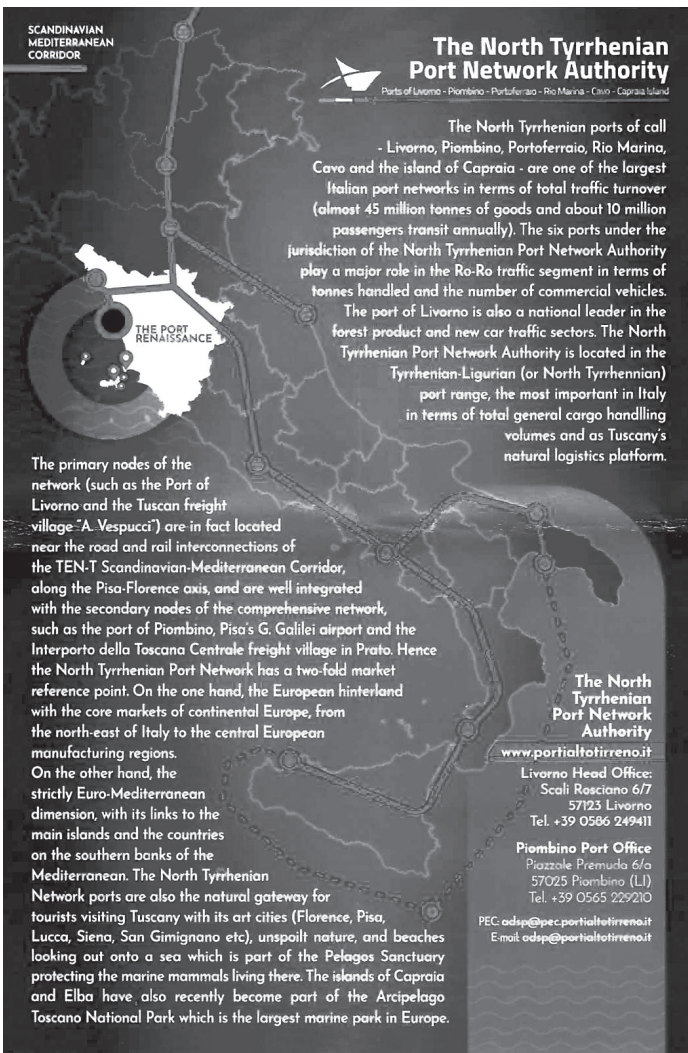
ZONA TANGO 08 COMPETENZA CAPITANERIA VG



COORDINATE ZONA COMPETENZA VG		
VG 1	γ: 43°53'500 N	λ: 010° 06'500 E
VG 2	γ: 43°50'500 N	λ: 010° 00'000 E
VG 3	γ: 43°51'486 N	λ: 009° 59'216 E
VG 4	γ: 44°55'254 N	λ: 010° 04'374 E

PER IL NECESSARIO COLLEGAMENTO FS VELOCE CON LA RETE TEN

“The port renaissance” visto da Livorno



GUASTICCE – Rixi ha promesso per il governo, Giani a sua volta ha accettato la tirata d'orecchie ed ha impegnato l'apparato a correre, le FS hanno assicurato che non appena saranno riconfermati i fondi si ripartirà con la massima velocità. A qualche giorno dal dibattito in Fortezza Vecchia di Livorno su Darsena Europa e su collegamenti dell'ultimo miglio, siamo però alle affermazioni e alle promesse.

Valgono, non valgono? Non possiamo trascurarle: e dopo l'incontro in Fortezza Vecchia, bisogna ammettere che hanno prevalso i giudizi positivi, ovvero le speranze.

Punto focale di tutto il dibattito, il collegamento veloce dell'interporto Vespucci al corridoio Scandinavo-Mediterraneo tramite linee elettrificate ad hoc che colleghino l'interporto di Guasticce alla

Pisa-Vada e il bypass di Pisa (congiungendo la Vada-Collesalveti con la Pisa-Firenze lungo lo snodo del Faldo, nella piana di Guasticce). Vecchio progetto, come si ricorderà, Finanziato ma poi senza più soldi, stornati su altre iniziative meno in ritardo.

Rixi a Livorno ha garantito (come hanno riportato i quotidiani l'indomani): «Non è un vizzo decidere se fare o no il raccordo di Livorno col suo hinterland. È una necessità nazionale». Siamo - è stato ricordato - in una fase dove la Regione tratta con Palazzo Chigi il quantum dei Fondi di coesione e sviluppo (oltre 680 milioni). E via dunque con il progetto, secondo Rixi: «L'anno scorso sono stati rimodulati 300 milioni perché primo non sarebbero mai stati utilizzati per destinarli a opere già cantierabili

e che andavano in gara d'appalto; secondo perché si è dovuto rifare un progetto che oggi ne vale 438 - forse 500 in caso di prescrizioni complesse - e non siamo ancora alla sede di Via vista l'attuale interlocuzione col Genio Civile, per adeguare il progetto ai problemi idraulici dell'area. Nei prossimi mesi faremo un decreto infrastrutturale in cui comprendere in quota parte Livorno, con l'impegno di inserire

il commissariamento dell'opera, per sveltire le procedure e blindare le coperture finanziarie al momento della gara d'appalto». Promessa di sottosegretario: e per ora, pare che sia formale e sottoscritta.

Una cosa è certa: senza il collegamento veloce alla rete internazionale TET-T (illustrata in un depliant dell'AdSP Nord Tirreno consegnato durante il convegno) il sistema portuale toscano e lo stesso

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

interporto Vespucci rimarrebbero marginali. “The port renaissance”, come è indicato nel depliant sulla

Toscana ben evidenziata, rimarrebbe l'Araba Fenice della logistica nazionale. (A.F.)

PER IL SOSPIRATO COLLEGAMENTO ALLA RETE TEN EUROPEA

Così i tempi e le procedure

LIVORNO – Le fasi tecniche del sospirato collegamento FS tra la rete veloce cargo e il porto di Livorno possono così essere sintetizzate.

- i lavori infrastrutturali per il collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto di Guasticce termineranno entro il 2024.

- Sono in corso gli interventi tecnologici (12m€) necessari a consentire il collegamento.

- Per il collegamento fra l'Interporto di Guasticce e la linea Vada Collesalveti nonché per il bypass di Pisa è stato sviluppato il PFTE (progetto di fattibilità tecnico economica) che ha ricevuto il parere positivo con prescrizioni dal CSLP (Consiglio Superiore Lavori Pubblici). Prescrizioni sono in corso di recepimento nel progetto.

- In particolare: per il bypass di Pisa si prevede l'invio della progettazione al MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) per avvio iter entro la prima decade di agosto, mentre per la tratta di collegamento di Guasticce con la linea vada Collesalveti si prevede l'invio della documentazione aggiornata a cura RFI entro la fine del corrente anno, poiché sono ancora in corso interlocuzioni anche con i competenti uffici regionali (leggasi autorità idrica appennino centrale in tema di ottimizzazione della compatibilità idraulica dell'intervento).

In sintesi: avvio iter per bypass Pisa: 10 agosto e avvio iter collegamento interporti linea Vada Collesalveti entro il corrente anno.

Conseguentemente il progetto potrà essere avviato a gara per il bypass di Pisa non prima di marzo 2024 e per il collegamento dell'In-

terporto nel secondo semestre 2024.

I citati interventi dovranno tenere conto degli incrementi dovuti al caro materiali nel frattempo intervenuti nonché degli approfondimenti progettuali conseguenti alle prescrizioni già ricevute in ambito CSLP (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) e delle eventuali ulteriori prescrizioni che dovessero scaturire dall'iter in fase di avvio.

I 311m€ che erano previsti in Cdp (Cassa depositi e prestiti) erano destinati al collegamento Interporto Vada che tuttavia dovranno

essere rivisti nell'importo e resi disponibili nel secondo semestre del 2024, a causa dell'importante riprogettazione in corso.

Altra cosa: i fondi previsti nell'ultima legge di bilancio per la copertura del caro materiali dei lavori in corso hanno consentito di non fermare e/o rallentare i cantieri in corso.

- I soldi adesso non servono e comunque non sarebbero nemmeno bastati viste le pesanti prescrizioni che hanno dato a FS e il caro mate-

riali non previsto nel finanziamento originario.

- trattandosi di un opera inserita nel piano TEN-T e collegata agli oltre 600 interventi del corridoio scandinavo (quello che per intenderci, ci vincola a realizzare il ponte sullo stretto...poiché il TEN-T prevede che deve esserci un collegamento da Augusta fino alla Scandinavia senza interruzioni) la sua realizzazione non è solo desiderabile, è da fare senza se e senza ma, costituendo un elemento di raccordo per la movimentazione delle merci.

CON LA CAMPAGNA PER I DISTRIBUTORI NELLE STAZIONI IP

I giornali in automatico



Nella foto: Un distributore automatico di giornali.

ROMA – Le edicole stradali muoiono, per il calo della vendita

dei giornali: ma i giornali cartacei a quanto pare non intendono a loro

volta morire e si difendono, sia pure arricchendosi delle edizioni on-line. In questi giorni inoltre la federazione italiana Editori ha annunciato un nuovo progetto, finalizzato a dotare le stazioni di rifornimento carburanti del gruppo IP di distributori automatici di giornali, come da tempo avviene in molti altri Paesi.

La decisione è già in atto a Bologna e in alcuni paesi dell'Emilia-Romagna, spinta dal gruppo Monrif che edita le testate storiche de La Nazionale e, Il Carlino, il Giorno e (sul web) Il Telegrafo. Alla base del progetto c'è anche un'ulteriore espansione dei distributori automatici di giornali nelle stazioni ferroviarie principali e secondarie, negli ospedali, nei centri commerciali e anche nelle sedi degli uffici comunali aperti al pubblico.

DALLE FIAMME GIALLE DEL COMANDO DI LIVORNO

“Pizzicata” evasione internazionale



Cesare Antuofermo

LIVORNO – Il carriere della Guardia di Finanza della provincia è sempre più ricco. E sempre costantemente variegato il panorama operativo dei reparti, coordinati dal comando provinciale.

Stavolta è il nucleo di Polizia Economico-Finanziaria labronico a realizzare un ottimo risultato per le casse dello Stato. Nel dettaglio, è stata effettuata una complessa ed articolata verifica fiscale nei confronti di una società per azioni del territorio. Le attività di controllo, incentrate sull'esame della documentazione contabile ed extracontabile acquisite e/o richieste alla parte durante le operazioni di verifica, hanno consentito di individuare irregolarità in materia di

fiscalità internazionale nell'ambito del cd. transfer pricing.

Il transfer pricing costituisce un fondamentale strumento tecnico-amministrativo finalizzato alla corretta ripartizione dei risultati di esercizio prodotti da più imprese, appartenenti ad uno medesimo gruppo multinazionale, collocate in differenti giurisdizioni e paesi. I militari del locale Nucleo P.E.F. hanno quindi effettuato un'articolata analisi di transfer pricing,

condotta con specifico applicativo informatico in uso al Corpo, oltre che coordinandosi con i competenti Uffici dell'Agenzia delle Entrate. Sono state quindi evidenziate delle irregolarità in ordine ai prezzi di trasferimento, non sempre determinati secondo il citato principio della libera concorrenza. Ciò ha consentito di rilevare violazioni ai fini dell'I.R.E.S. e dell'I.R.A.P. afferenti alla infedele presentazione delle rispettive dichiarazioni an-

nuali, avendo la società omissa di indicare, negli anni di imposta dal 2016 al 2019, consistenti importi di elementi positivi di reddito.

A seguito dell'attività ispettiva della Guardia di Finanza, la società ha quindi ritenuto di aderire al processo verbale di constatazione delle Fiamme Gialle ed al conseguente accertamento con adesione dell'Ufficio, ottemperando al versamento di ben 1.423.162,00 euro nelle casse dello Stato.

Austral
AGENZIA MARITTIMA

CTN

COTUNAV

SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO
OGNI MERCOLEDÌ E SABATO

COLLEGAMENTO
LIVORNO / TUNISI

ROTABILI – CONTAINERS – MAFIS

Via dell'Ufficio dei Grani, 9 – Livorno
Tel. 0586 883566
austral@austral.it
www.australagenziaamarittima.it

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

Fratelli NERI S.p.A. - Via Pisa, 10 - 57123 Livorno - Italy
tel 0586 234111 - fax 0586 892025
www.nerigroup.net
info@nerigroup.net

COME TROPPE IN MARE, AVEVA INGERITO UN PALAMITO

La fine della tartaruga



PALERMO – Durante un giro lungo la costa dell’Area Marina Protetta del Plemmirio, in Sicilia, Sebastian Colnaghi ha rinvenuto senza vita una giovane tartaruga marina della specie *Caretta caretta*. Il decesso dell’animale è stato causato dall’ingestione di un palamito, un attrezzo da pesca costituito da una lunga lenza alla quale vengono applicati dei fili di nylon che culminano con un amo.

Sebastian Colnaghi, che di recente è stato nominato da Legambiente

ambasciatore del progetto “Tartarove” a difesa delle tartarughe marine, ha immediatamente avvertito la Guardia Costiera che ha assicurato il proprio intervento nella rimozione dell’esemplare dall’area.

“Ancora un animale vittima dell’inquinamento e dell’incuria dell’uomo - dichiara l’ambientalista, - questa giovane tartaruga è stata portata a riva dalla mareggiata e l’ispezione esterna ha rivelato

la presenza di un pericoloso palamito che fuoriusciva dalla sua bocca”.

Le tartarughe marine, creature iconiche dei nostri mari, sono sempre più minacciate dall’ingestione accidentale di ami da pesca ma anche della plastica. Colnaghi ha sottolineato l’urgenza di agire per preservare questa specie dall’estinzione.

“Oltre 33 mila bottigliette di plastica - aggiunge Colnaghi - finiscono in mare ogni minuto. La plastica è una minaccia non solo per le tartarughe ma per l’intero ecosistema marino. È fondamentale agire per garantire che le generazioni future possano ammirare queste creature senza doverle piangere”.

Colnaghi cita uno studio condotto dalla University of Queensland il quale rivela che almeno il 52% delle tartarughe marine ha ingerito rifiuti. La plastica rappresenta una minaccia letale poiché le tartarughe non riescono a distinguere i sacchetti di plastica dalle meduse di cui si cibano principalmente e, una volta

ingeriti, non c’è via di ritorno. Un solo sacchetto può condurre alla morte di una tartaruga. Per questa ragione la *Caretta caretta* è ora inclusa nella lista rossa delle specie in via di estinzione dell’IUCN, evidenziando l’urgenza di adottare misure concrete per proteggere queste affascinanti creature marine e preservare l’equilibrio fragile del nostro ecosistema marino.



FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

DA UNO STUDIO SUI CAMPI DEI PANNELLI SOLARI INGLES

Il fotovoltaico aiuta le api

LONDRA – Il fotovoltaico farebbe bene anche alla biodiversità. Soprattutto quella degli insetti impollinatori che, nei campi in cui sono installati correttamente i pannelli solari, tornerebbero a riprodursi e a prosperare. A confermarlo un nuovo studio inglese che dimostrerebbe come i parchi solari si stiano rivelando la chiave per essere i nuovi eroi per api e farfalle.

Lo studio portato avanti da un team di scienziati dell’Università di Lancaster, in collaborazione con l’Università di Reading, ha rivelato, infatti, come i parchi solari – se opportunamente gestiti – possano offrire risorse essenziali per contrastare il declino di queste creature nel Regno Unito. Pubblicata sulla rivista *Ecological Solutions and Evidence*, questa ricerca rappresenta il primo studio sottoposto a revisione paritaria che analizza specificamente gli impollinatori all’interno dei parchi solari britannici, esaminando un



totale di 15 siti.

Durante le indagini, condotte nell’estate del 2021, sono stati identificati circa 1.400 esemplari di impollinatori appartenenti a più di 30 specie diverse. Tra questi, spiccano quasi 900 farfalle, oltre 170 sirfidi e più di 160 esemplari tra bombi, falene e api da miele. La

farfalla bruna dei prati si è rivelata la specie più frequente, mentre i bombi sono stati avvistati in due terzi dei siti analizzati. Particolare attenzione è stata dedicata anche alla piccola farfalla della brughiera, considerata specie prioritaria per la conservazione della biodiversità, osservata in tre parchi solari.

DOMANI A MILANO ALL’UNIVERSITÀ BICOCCA

Rapporto sugli investimenti green



MILANO – Domani Giovedì 29 febbraio, alle 11 presso l’Auditorium “Guido Martinotti” dell’Università di Milano-Bicocca (via Vizzola 5, Milano) verrà presentato

il Secondo Rapporto annuale di “O-Fire” (“Osservatorio sulla Finanza d’Impatto e sue Ricadute Economiche”), l’Osservatorio sulla finanza sostenibile promosso dall’Ateneo

milanese insieme a Banca Generali Spa e Aifi-Associazione italiana del private equity, venture capital e private debt. Le attività di “O-Fire” rientrano nello Spoke 4 di Musa, Ecosistema dell’Innovazione finanziato dal Ministero dell’Università e della Ricerca nell’ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il Rapporto, dal titolo “Esg disclosure obligations, sustainable funds and renewable energy sources in the midst of the ecological transition”, metterà in evidenza il ruolo giocato dagli investimenti nelle fonti di energia sostenibile sulla transizione energetica e sul conseguimento degli obiettivi di finanza sostenibile e tratterà un aggiornamento sullo stato di attuazione della tassonomia sulla finanza sostenibile promossa dall’Unione Europea.

PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA NEI PORTI

Nuovo modulo Milos 4.0

MILANO – Circle Group, specializzato nell’analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l’innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica guidato dalla PMI Innovativa CIRCLE S.p.A. - ha comunicato che l’ecosistema Milos® dedicato agli operatori terminalistici portuali e interportuali si arricchisce con il nuovo modulo software Milos® Equipment Integration 4.0.

Il nuovo modulo è progettato per monitorare i parametri operativi e ottimizzare le performance dei mezzi di movimentazione della

merce (gru, reach staker, ralle portuali, etc.) grazie all’integrazione tra il software e un’apposita centralina installata sui mezzi che consente di ricevere e interpretare i dati rilevati dai sensori.

Inoltre, esso è provvisto di un’apposita UI (“User Interface”), che consente di visualizzare e configurare ad-hoc, secondo le necessità specifiche dell’operatore, grafici e report sulle performance del parco mezzi.

Milos® Equipment Integration 4.0 è già utilizzato da EST Europea Servizi Terminalistici, società terminalista del Porto di Catania già dotata della piattaforma Milos® e, nello specifico, dei moduli Milos®

eCustoms e Milos® Customs Registers per la gestione digitalizzata dei registri doganali (cfr. comunicato stampa datato 10 marzo 2022).

Nello specifico, il nuovo modulo è stato implementato sia presso il terminal di Catania sia per la prima volta presso il nuovo terminal EST già operativo e situato nel Porto di Augusta.

“Siamo lieti di aver completato questo ulteriore tassello nel percorso di digitalizzazione e automazione dei processi del nostro terminal con l’obiettivo di migliorare le prestazioni e incrementare sempre di più l’efficienza dei servizi offerti” dichiara Antonio Pandolfo, presidente e Sales Director.



G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING

Spedizioni Internazionali Marittime
Operatori Doganali



57100 LIVORNO - Via dell’Ufficio dei Grani, 19
Tel. 0586 211734 • Fax 0586 839010 • e-mail: gtsped@gtsped.it



GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

**SOLUZIONI EVOLUTE
PER IL TUO MAGAZZINO**

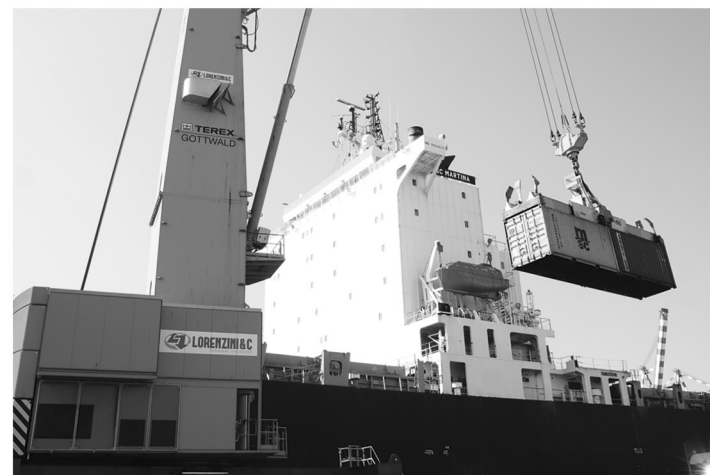
- VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI
- PROGETTAZIONE SU MISURA
- MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA
- SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI
- SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

DALMINE
LOGISTIC SOLUTIONS

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

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

NOSTRA INTERVISTA AL FONDATORE DEI CANTIERI NAUTICI VIAREGGINI

Codecasa, l'arte del rispetto del mare



Nelle foto: Il mega-yacht Codecasa Jet 2020, più recente capolavoro della griffe.

Fulvio Codecasa

VIAREGGIO – Fulvio Codecasa, titolare dei cantieri nautici che portano il suo cognome, è un personaggio schivo: non solo per la bella età di 85 anni - e chi scrive sa bene che cosa vuol dire - ma anche perché è sempre stato così: pur facendo parte del Gotha mondiale degli yacht di lusso, si considera con orgoglio figlio di una tradizione che vale più di dieci lauree - peraltro ricevute, ad onore - quella dei veri maestri d'ascia. I suoi yacht ne sono l'espressione. E anche nel ramo paramilitare, nato sull'intuizione delle motovedette classe 800 - specie di ipergommoni jet ogni tempo - ha messo il tocco personale di chi il mare lo conosce e lo rispetta. Non ama le interviste: ma a un vecchio amico non l'ha rifiutata.

La nautica di prestigio italiana, di cui i tuoi cantieri Codecasa sono portabandiera, si afferma in tutto il mondo: ma lotta ancora con molte difficoltà operative, legate in particolare al territorio. Quali sono, a suo parere, i problemi più urgenti da risolvere?

Per quanto riguarda le difficoltà operative che riscontriamo relativamente al nostro territorio di certo è evidente la problematica da risolvere di a causa dello scarso fondale del porto di Viareggio che non permette

di avere transiti sicuri sia in entrata che in uscita, in quanto le imbarcazioni si trovano ad affrontare un alto rischio di insabbiatura dello scafo. Questa grave problematica tutt'oggi non è ancora stata trovata una soluzione per risolverla, come anche per l'asse viario di accesso alla darsena noto come "asse di penetrazione".

Il porto di Viareggio, cuore storico di molta parte della grande nautica italiana, soffre da tempo di fondali d'ingresso, chiusura dei traffici, incidenti per la bocca insabbiata. Nello stesso tempo l'ente regionale che deve gestire i porti minori è in perenne commissariamento. C'è un nesso tra le due cose?

Sicuramente i problemi politici si ripercuotono sulle attività dei cantieri e quella dei pescatori. È sempre più grave la situazione all'ingresso del porto di Viareggio. Nonostante ora sia presente una draga (che però lavora con orari da ufficio e non con i ritmi richiesti per la gestione di un'emergenza simile) non si hanno risultati di miglioramento. Il canale è sempre più stretto, le imbarcazioni sono costrette ad uscire in modo alternato e con cautela e sono già capitati episodi di incagliamento. È una situazione di pericolo che va risolta velocemente.

Uno dei mercati più importanti per il vostro business era rappresentato da Russia e Paesi Arabi: come incidono le attuali crisi belliche? È aumentato il ricorso a bandiere ombra o altri artifici?

Per quanto ci riguarda, nonostante la crisi in atto, non abbiamo subito riscontri negativi sul nostro business. La nostra produzione ha proseguito come sempre e nelle solite tempistiche e modalità.

Si parla molto di crisi delle vocazioni di alto artigianato, una delle più importanti risorse e tradizioni nazionali. Come incide nella vostra realtà?

L'artigianato è una delle espressioni tra le più eccelse del Made in Italy. Nella nostra realtà l'alto artigianato è da sempre il nostro punto di forza e lo esaltiamo per dare la giusta importanza alla nostra tradizione e sfoggiarla in tutto il mondo con i nostri Yachts. Ci affidiamo da anni a ditte esperte locali e di fiducia affinché l'artigianalità e la tradizione siano un valore aggiunto e un tratto distintivo dei nostri prodotti. Così facendo, la tradizione del passato fatto di maestranze unite alle nuove innovazioni tecnologiche, ci permettono di realizzare un prodotto Made in Italy che risulta essere unico, riconoscibile e intriso della nostra storia italiana.

Codecasa è stato, ai tempi del compianto ammiraglio Bepi Francese, antesignano di un modello di motovedette, la classe 800 e sviluppi, che ha cambiato la storia dei mezzi di salvataggio e soccorso sia costieri che d'alto mare. Ci sono altri sviluppi di questi progetti, eventualmente anche per altri paesi?

Abbiamo continuato la nostra produzione delle motovedette svi-

luppando anche il modello CP300: anche le Motovedette Ognitempo e auto-raddrizzanti della Classe 300, sono concepite per il servizio del soccorso marittimo (SAR) e sono in grado di operare singolarmente o di essere coordinate in operazioni complesse che coinvolgono anche velivoli quali elicotteri o altri mezzi aerei, pure in condizioni meteo marine avverse. Hanno la possibilità di recuperare fino a più di 100 naufraghi a bordo e prestare un primo soccorso, con zattere di salvataggio, fino a 210 persone. Sono dotate di una strumentazione

di telecomunicazione, navigazione e scoperta all'avanguardia ed fornite di attrezzature particolari quali il parabordo perimetrale, altamente resistente agli urti ed all'abrasione, che, oltre a fornire un'enorme riserva di galleggiamento, permette di accostare qualsiasi imbarcazione in condizioni di mare avverso.

Se avessi la sfera di cristallo, come vedresti i grandi motor-yachts più o meno custom dei prossimi vent'anni? Motorizzazione, servizi di bordo, sistemi di condotta, green...

La direzione della nautica la si vede da sé. Oggi giorno si parla di idrogeno, metanolo, elettrico, ma siamo ancora molto lontani per poterli utilizzare, non siamo pronti, anche se comunque si è già cominciato ad andare incontro alla salvaguardia dell'ambiente con delle soluzioni ecologiche. Tra 20 anni

probabilmente saranno disponibili soluzioni progettuali e tecnologie atte a ridurre il peso dello scafo attraverso l'impiego di materiali innovativi, sarà possibile aumentare dell'efficienza energetica e ridurre i consumi, mediante l'impiego di combustibili alternativi, ecc. A livello di design vediamo sempre più realizzare Yacht dalle linee futuristiche sempre più stravaganti, ma per quanto mi riguarda credo che si tornerà a fare un passo indietro perché una linea esageratamente avveniristica a lungo andare stanca. Perciò ritengo che riportare il bello della semplicità unito all'alta tecnologia in questo contesto generale di risparmio e di abbattimento dei consumi di energia, permetterà di avere un prodotto fantastico che risulterà essere oltre che bello, anche eterno.

Antonio Fulvi

CON IL MAXI DI PERINI NAVI

Un cat come museo



Nella foto: Il cat-museo.

VIAREGGIO – Un maxi catamarano a vela di 47 metri (e da 41 milioni) progettato da Verdier e costruito da Perini Navi (dopo l'acquisizione da parte di The Italian Sea Group e alla sua "ope-

ra prima" in fatto di catamarani) ospiterà l'Art Explora Festival organizzato in collaborazione del Museo del Louvre, l'Ircam e il Centre Pompidou di Parigi.

Il primo esempio di barca-

museo itinerante della storia! La mostra itinerante farà scalo in 20 porti di 15 Paesi del Mediterraneo, tra cui l'Italia, da quest'anno al 2026. Scalo inaugurale a Marsiglia.

CON LA LEGGE SUL MADE IN ITALY, MENO BUROCRAZIA

Natanti, più facile l'estero

ROMA – La norma che promuove la tutela del Made in Italy (legge 206/2023) contiene anche significative novità per il settore della nautica. Sono previste,

infatti, agevolazioni Iva e semplificazioni per la navigazione nelle acque territoriali appartenenti ad altri Paesi membri dell'Unione europea.

Un aspetto essenziale per i diportisti che navigano verso l'estero è dimostrare l'avvenuto pagamento dell'Iva sull'imbarcazione. Le autorità estere potrebbero infatti richiedere la presentazione di documenti come la fattura originale con l'indicazione dell'Iva, un certificato fiscale ufficiale o il modulo T2L, ossia il documento che attesta la libera circolazione delle merci in Ue e viene impiegato per raggiungere territori di Paesi membri che non fanno parte del territorio continentale dell'Ue, come le Isole Canarie e le Isole Azzorre.

La legge sul Made in Italy intende ridurre tutte le procedure burocratiche suddette, che mettono in imbarazzo chi ha un natante non immatricolato (dunque senza i documenti suddetti) e stimolare il mercato nautico domestico ed europeo. In particolare, i proprietari di natanti (dimensioni inferiori ai 10 metri) per attestare la proprietà dell'imbarcazione, possono ora presentare una dichiarazione di costruzione o importazione (DCI) e una dichiarazione sostitutiva di possesso. Tramite tale dichiarazione sostitutiva potranno inoltre evitare il pagamento dell'Iva nel Paese di immatricolazione.

INAUGURATA DAL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA NAUTICA SAVERIO CECCHI

A Striano, fabbrica green di gommoni



Saverio Cecchi

NAPOLI – Il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi, è intervenuto al taglio del nastro del nuovo impianto

produttivo della MV Marine - storica azienda della costruzione dei Rib in Campania - inaugurato a Striano (Napoli) dall'ingegner Vincenzo Nappo e dal sindaco Antonio Del Giudice.

Un investimento importante - hanno sottolineato i vertici dell'azienda - che ha visto la progettazione da zero e in house di un impianto di 5.000 mq complessivi, articolati in aree di produzione perfettamente autonome, climatizzate e dotate di impianti tecnologici, sviluppate sulla base di 30 anni di esperienza della famiglia e finalizzate, grazie alla tecnologia 4.0, alla costruzione di unità pneumatiche a carena rigida attraverso una perfetta integrazione uomo-macchina.

Il nuovo sito produttivo sorge nell'area industriale pianificata appena 10 anni fa dal Comune

e ormai pienamente completata, attrezzata e ben collegata alla rete autostradale.

Un cantiere green, progettato per operare all'80% con illuminazione naturale, che lavora con la tecnica del sottovuoto - abbassando l'emissione di sostanze volatili del 95% - e realizza tutto in casa, dal progetto al Rib finito.

"Oggi si inaugura uno stabilimento di assoluta avanguardia tecnica e tecnologica" - ha commentato Saverio Cecchi - "e se nel 2023 il comparto ha raggiunto il record assoluto di export, fatturati ed occupati, è merito anche di aziende come queste".

"La crescita della nautica al Sud passa per imprenditori illuminati e amministrazioni capaci di ascolto" - ha concluso Cecchi - "per questo, oltre a ringraziare la famiglia

Nappo, mi complimento con il sindaco di Striano, perché senza una amministrazione comunale forte, operativa e capace di ascolto non è possibile alle imprese fare investimenti come questo, nei tempi che oggi richiede il mercato".

Confindustria Nautica prosegue il suo impegno per la crescita della nautica nel Mezzogiorno, a sostegno delle imprese, per le quali ha appena ottenuto i chiarimenti dell'Agenzia delle Entrate sull'applicazione del Bonus Sud, di eventi regionali boutique, come il Boatshow di Salerno, il Salone Nautico di Puglia, il Nauta di Catania, il Seacily di Palermo, la Fiera Nautica di Sardegna, e il sostegno alle società del settore charter - il cui numero di associate è raddoppiato, con il picco di aziende campane.

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Darsena Europa: da ri-remodulare

ZLS (Zona Logistica Semplificata) della Toscana, che ovviamente dovrà fare il suo iter fino alla Corte dei Conti, e quando diventerà decreto consentirà almeno per 7 anni (raddoppiabili) facilitazioni notevoli agli investimenti imprenditoriali; anche sulla Darsena Europa ci si avvia, faticosamente, a rimettere in campo i 300 milioni dello Stato nel frattempo usati per altri progetti che hanno marciato più velocemente (ritardo della Regione, Giani ha dovuto inghiottire il rospo) e nel frattempo il decreto VIA deve aspettare che l’AdSP abbia rimodulato per l’ennesima volta il progetto.

Bicchieri mezzo pieno? Di questi tempi, bisogna accontentarsi. Certo, è lo stato dell’arte di iter lunghi, complicati, martoriati da passaggi burocratici infiniti e spesso incomprensibili. Ma può anche essere, per gli ottimisti, la conferma che almeno si sta procedendo. Luciano Guerrieri, commissario ad acta della Darsena Europa, ha detto testualmente: “Stiamo adeguando il progetto definitivo, presentato quasi un anno fa per la VIA, alle nuove prescrizioni inviateci dalla commissione per ottenere il decreto del nulla osta: un lavoro speriamo di poter concludere entro la primavera in modo da avviarci alla sospirata gara della costruzione e gestione entro la prima metà del 2025”.

C’è una novità, un’altra, nella neverending story della Darsena Europa: sia Rixi, sia Guerrieri, avrebbero convenuto che occorre completare prima possibile piazzali e banchine (ovvero trasformare le fasce di colmata in aree utilizzabili) in modo da poterle utilizzare d’urgenza, senza aspettare che l’intera opera sia finita (ci vorranno, nella migliore delle ipotesi, almeno 5 anni). Buona intenzione, anzi ottima. Si tratta di capire però come fare sul concreto: perché gli aspetti sono tanti, e tutti in ballo da anni se non da decenni. Lo maggior corno della fiamma antica, come scriveva Dante nell’Inferno, è costituito ancora dal pasticcio stradale-ferroviario del Calambrone, di cui poco si è parlato e niente sembra si sia deciso. Senza considerare il nodo della Regione, sculacciata duramente da Rixi: “Firenze ha l’onere di aver tenuto fermi centinaia di milioni anche in altri cantieri toscani, bloccando opere che come quelle relative ai raccordi ferroviari avrebbero potuto essere già completate”.

Decolla il business

circa 400 miliardi e rappresenta un nuovo importante dominio”. L’Italia ha oggi una piccola flotta di 8 sottomarini - di progettazione mista con i tedeschi - ma sta sviluppando a sua volta progetti propri, anche nel campo dei mezzi di soccorso subacqueo per le grandi profondità. Più recente il Ministero della Difesa ha ordinato un’altra coppia di sottomarini su progetto ancora più avanzato, con l’opzione del raddoppio.

Nell’ambito delle armi subacquee più sofisticate, non va dimenticata la DRASS di Livorno che due anni fa ha stupito il settore presentando un mini-sottomarino estremamente sofisticato, oggi prodotto sia in Italia che in Romania (e forse anche altrove). Il design del Drass DG550 - si può leggere nella relativa presentazione - si basa su di un concetto operativo che rende questa unità estremamente simile ad un sottomarino convenzionale SSK nonostante le sue dimensioni compatte. L’esclusiva flessibilità del design Drass consente all’utente finale di configurare questo sottomarino per molte missioni che coprono l’intera gamma dedicata a un sottomarino convenzionale. L’unità è progettata per trascorrere quasi l’80% della sua vita operativa, limitando il periodo di manutenzione al 20% della durata della vita. Come evoluzione significativa dei midget Drass più piccoli, come il DG160, il DG550 è progettato per superare il limite

delle acque poco profonde (200 mt. di profondità) con un significativo aumento della resistenza all’immersione. Nonostante occupi circa un quarto di un sottomarino diesel elettrico convenzionale - dice ancora il claim - il sottomarino compatto Drass DG550 offre un potenziale di attacco simile, in grado di imbarcare e lanciare fino a 4 siluri pesanti filoguidati da 533 mm di ultima generazione Black Shark o pari classe.

La società Drass, prima come Galeazzi e poi Cosmos, progetta e produce sistemi di immersione dal 1927. Ha sede a Livorno, stabilimenti produttivi in Italia e Romania e uffici commerciali a Dubai, conta oltre 200 dipendenti diretti. L’azienda italiana ha rivelato ai media, il DG550 durante la mostra EDEX 21 de Il Cairo. Pare che ne siano già operativi almeno una decina, in marine extra-europee in particolare. La Drass è da tempo leader riconosciuta per i mezzi sottomarini con equipaggio, la subacquea e la tecnologia iperbarica. Come già evidenziato, la Drass Galeazzi con sede a Livorno, con impianti di produzione (Italia e Romania Pressafe) e uffici commerciali a Dubai, ha oggi oltre 200 dipendenti diretti che operano in 13,000sqm di strutture coperte. Grazie alle sue capacità di progettazione e di ricerca strutturati, la Drass detiene brevetti che coprono importanti soluzioni in tutte le sue aree di competenza. L’automazione e reparti IT offrono pacchetti completi di supporto integrato di logistica, che copre manutenzione programmata, il controllo della configurazione, gestione di documentazione e rilevazione modifiche, in accordo con la difesa più avanzata e standard immersioni commerciali. L’azienda è certificata ISO 9001, che opera in conformità con il suo standard di qualità ambientale. I Drass Support Services forniscono installazione, messa in servizio, formazione e trasferimento di tecnologia in base in accordo alle richieste del cliente.

Banchine ed elettrificazione

temi più discussi a livello di sosta delle navi in porto: lunedì sera al Propeller Club livornese, si sono confrontati veri esperti a livello nazionale, su un aspetto del cold ironing tanto conclamato: cioè dell’energia elettrica fornita a bordo. Relatori, dal programma: Giacomo Rispoli (MyRechemical) Damiano Landi (Terna) Paolo Ferrandinoi (Fise Uniport) Daniele Ciulli (Cruise terminal La Spezial Carrara). La sintesi, affidata all’avvocato nostro collaboratore Luca Brandimarte, è quella che riportiamo qui sotto. (A.F.)

Come noto l’elettrificazione delle banchine è uno strumento di cui si parla oramai da svariati anni e che viene talvolta visto come uno dei possibili strumenti per ridurre se non, in prospettiva, azzerare le emissioni nocive all’interno dei porti, contribuendo anche ad una migliore vivibilità delle aree urbane che si sviluppano a ridosso delle banchine; situazione questa molto diffusa soprattutto in Italia dove gli scali sono incastonati all’interno delle città. Nel contempo è emersa la complessità della vicenda, complessità che andrà analizzata con adeguati interventi di regolazione a stretto giro di posta, visto che i fondi per l’implementazione dell’infrastruttura sono legati al PNRR e hanno quindi una “scadenza” molto vicina nel tempo. Ora, sorvolando in questa sede sulla realizzazione dell’infrastruttura, ed assumendo di essere già in una ipotetica fase di “chiavi in mano”, sono tre le tematiche da tenere in considerazione. In primo luogo, uno dei principali aspetti riguarda il mantenimento del level playing field a livello concorrenziale in banchina, che rischierebbe di essere alterato qualora non tutti i porti e quindi i terminal (per le singole tipologie di traffico interessate dalla misura) dovessero essere dotati di tali impianti. Per questo è senz’altro auspicabile un adeguato controllo sul livello di

concorrenza strettamente connesso, peraltro, alla efficienza delle AdSP, anche in ragione del fatto che queste ultime svolgono, nei fatti, attività d’impresa come ribadito anche dalla recente sentenza del Tribunale dell’UE e che quindi devono –gioco-forza– sottostare al rispetto delle regole di concorrenza. In secondo luogo, esiste poi una tematica legata ai costi. L’energia elettrica – intesa sia come tariffa sia come servizio – risulta oggi più costosa rispetto al carburante di origine fossile. In questo senso – posto che per quanto riguarda i contratti (ad esempio) di fornitura dell’energia sarebbe opportuno non prevedere delle durate eccessivamente lunghe di affidamento al fine di scongiurare eventuali situazioni che potrebbero portare ad un aumento dei costi – per colmare questo gap potrebbe essere utilizzata parte dei fondi generati dal sistema ETS che, come specificato all’interno dell’articolo 10 della Direttiva (UE) n. 959/2023, dovranno essere necessariamente impiegati per specifici interventi nell’ambito della de-carbonizzazione del trasporto marittimo. In terzo luogo, v’è una questione da chiarire legata ai possibili modelli di governance degli impianti. Una volta realizzata e messa a disposizione dell’utenza portuale l’infrastruttura si pone, ancora una volta, il dilemma su come identificare le modalità con cui dovrebbe essere gestito il servizio, così come le relative attività di manutenzione dell’impianto. Nella sostanza v’è il tema di chi fa cosa e soprattutto di chi gestisce le frequenze e la stabilità energetica con personale dedicato in banchina ai fini dell’allaccio e delle attività di day-by-day di erogazione del servizio. In questo caso occorrerà distinguere i terminal di grandi dimensioni rispetto a realtà minori. Chiaramente questo pone anche un tema che riguarda l’utilizzo del personale. Nell’ipotesi del terminalista gestore, infatti, quest’ultimo potrebbe essere chiamato a garantire la presenza costante di proprio personale adeguatamente formato all’utilizzo dell’infrastruttura, unitamente a quello tecnico. È chiaro che, posto che tale modello potrebbe non essere attuabile per tutti i terminal interessati dalla misura, sarebbe in alternativa verosimile che il servizio di Cold-Ironing – già qualificato come SIEG – venisse affidato ad un apposito soggetto concessionario da parte della competente AdSP con la conseguenza però che detto soggetto dovrà essere efficiente e quindi soggetto alle norme vigenti in materia di trasparenza finanziaria dei porti di cui al Regolamento (UE) n. 352/2017 (e che quindi occorrerà comprendere come tale servizio così eventualmente affidato sarà remunerato posto che dovrà, in ogni caso, comprendere sia le modalità di ammortamento dei capex e sia dei costi opex che incidono sul servizio e quindi sulla tariffa). Per le banchine pubbliche, inoltre, la gestione e la manutenzione dell’impianto potrebbe verosimilmente ricadere sull’AdSP o, comunque, su un soggetto concessionario del servizio all’uopo incaricato. Infine, un tema di particolare importanza e forse fino ad oggi erroneamente sottovalutato è quello del principio di responsabilità. Come sappiamo esistono normative nazionali, comunitarie ed internazionali molto stringenti che stanno indirizzando il trasporto marittimo verso una de-carbonizzazione molto rapida, con pesanti ricadute economiche negative (è il caso dell’ETS) o addirittura di possibilità di continuare a navigare (ad esempio il CII dell’IMO) a carico dell’armatore. Ora è chiaro che il Cold-Ironing può contribuire a divenire uno strumento determinante per tentare di far rientrare la nave (con conseguenti riflessi positivi per l’intero indotto che ruota attorno al mondo-nave ivi inclusi tutti i servizi che operano nei nostri porti) nei canoni previsti da questo quadro regolatorio. Alla luce di ciò ed in estrema sintesi: se in un determinato porto arrivasse una nave pronta ad attingere l’energia dalla banchina, ma non potesse farlo per mancanza o malfunzionamento dell’infrastruttura, chi ne sarebbe il responsabile? Risulta quindi necessario prevedere specifiche ipotesi di responsabilità riferite: (i) ad attività od omissioni imputabili alle Amministrazioni competenti a livello locale qualora si verificino carenze di natura infrastrutturale tali da non permettere ad una determinata nave

l’accesso equo ed indiscriminato al servizio in banchina; (ii) ad eventuali attività od omissioni imputabili al soggetto concessionario che eroga il servizio (si pensi, a titolo esemplificativo ma non esclusivo, alla mancata manutenzione e/o a malfunzionamenti dell’infrastrut-

tura oppure a carenze organizzative tali da incidere in negativo sull’efficienza del servizio medesimo); (iii) ad eventuali disservizi relativi alla fornitura dell’energia elettrica direttamente imputabili al fornitore della medesima. Ancora una volta, tutto quanto

sopra a dimostrazione di come la (necessaria) transizione energetica rappresenti un vero e proprio “game changer” per il settore marittimo-portuale che va dalla nave, alla banchina, al terminalista ed al retro-porto. Luca Brandimarte

LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Trafalgar”

Di Gastone Breccia

Edizione Gli Studi Einaudi

Sulla battaglia navale di capo Trafalgar l’estremità a sud-ovest della penisola iberica, si sono scritti centinaia di volumi. In particolare da parte ingresso per celebrare il genio strategico di Horace Nelson, ma anche da parte di studiosi “neutrali”, alcuni poco propensi a considerare Nelson un genio e a ridimensionare le sue glorie. Che sul mare ci furono, e non solo con la clamorosa vittoria sulla più grande fetta franco-spagnola a Trafalgar, ma anche prima, al comando di semplici fregate, e con l’altrettanto clamorosa distruzione della flotta di Napoleone ad Abukir, in Egitto. Eppure questo lavoro del livornese Gastone Breccia, insegnante di storia militare all’Università di Pavia, ha il merito di portare sul tema non solo i fatti e le opinioni in campo di guerra marittima, ma anche di tracciare con serenità ed obiettività la figura del grande condottiero inglese, nelle sue più sfolgoranti luci e anche nelle sue private ombre. Breccia ci ricorda che Nelson era un tappeto d’uomo, marino e mal messo anche sul piano muscolare, che doveva la sua iniziale carriera alle influenze di parenti altolocati nella catena di comando della Royal Navy, ma ansioso di uscire dalla media normalità di figlio di un pastore protestante poco abbiente, tanto da cercare dimettersi in mostra anche con azioni spericolate. E qui nasce la leggenda, perché Nelson fu sempre spericolato, ma con felici intuizioni tattiche e strategiche: e con l’aver saputo fare dei suoi equipaggi gruppi coesi, preparati e devoti: quando la Royal Navy (e non solo essa) aveva quasi sempre equipaggi raccolti nelle bettole a furia di frustate, e a frustate tenuti alla disciplina di bordo. Nelle circa 300 pagine di questo volume, edito da poche settimane, l’autore delinea molto bene sia l’ambiente militare marittimo in cui Nelson crebbe, maturò e morì (proprio a Trafalgar una palla di fucile di un tiratore francese gli spezzò la spina dorsale e l’uccise prima ancora che battaglia fosse terminata), sia il carattere del condottiero, le sue debolezze (soffriva il mal di mare, aveva coliche, s’innamorava velocemente e velocemente dimenticava come accadde con una sua amante livornese) e anche la sua durezza: con l’onta mai cancellata di aver fatto impiccare come un malfattore l’ammiraglio napoletano Francesco Caracciolo, reo di aver aderito al fallito colpo di stato contro il re Ferdinando di Borbone alleato della Francia. A Caracciolo venne negata la fucilazione, come aveva chiesto nel processo che lo condannò a morte, proprio per intervento di Nelson che volle personalmente vederlo impiccato sulla nave che di Caracciolo fu l’ammiraglia, la Minerva. E a Napoli “l’ingeneroso e invidioso nemico” (Nelson era già a quei tempi mezzo cieco, storto e senza un braccio, contro un Caracciolo descritto come orgoglioso, bello e aitante) è ricordato nella lapide sulla grande strada che i napoletani dedicano al loro eroe. L’ultimo capitolo del libro di Breccia, intitolato Il destino, è un po’ l’epitaffio della grandezza della Royal Navy, sancito dalla fine delle sue navi per mano giapponese nella II Guerra Mondiale, e dal progressivo sfasciarsi dell’impero. Con un cameo, dedicato all’ammiraglio giapponese Togo che nell’altrettanto celebre battaglia navale di Tsushima (1905) contro la flotta russa, adottò la tattica di Nelson di “tagliare la T” massacrando la più numerosa flotta dello zar.

S·INT·A SRL

TRADE AND DISTRIBUTION OF RUBBER'S INDUSTRY PRODUCTS

AZIENDA CERTIFICATA COMPANY CERTIFICATED UNI EN ISO 9001:2015

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20

Tel. 0586 888 718 ric.aut. - Fax 0586 899 121

E-mail: sinta@sinta.trade • Web: www.sinta.trade

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

Perché l’auto non interessa più i ragazzi?



Ne avevamo scritto di recente, riportando alcuni stralci di notizie dell’ACI: l’automobile, che è stato il sogno di tutti noi “anta” a 18 anni, interessa sempre di meno la fascia giovanile, tanto che sono relativamente pochi i diciottenni con la patente. Torniamo sul tema per una domanda secca di E.T:

Mio figlio ha cent’anni e non ha la patente per l’auto: dice di accontentarsi del motorino 50 e per viaggiare c’è il treno. Ma è così cambiata la gioventù? Ai miei tempi l’auto era il primo sogno, anche perché era un’alcova semovente. Vigeva il noto imperativo: “O me la dai o scendi...”. Tra parentesi, poche scendevano!

È vero, appartiene al passato l’epoca in cui si attendeva trepidanti il compimenti della maggiore età per conseguire la patente ed avere l’auto di proprietà, agognato simbolo di emancipazione o almeno usare quella di papà. Adesso i giovani non hanno più così fretta di ottenere la licenza e di mettersi al volante della loro fiammante vettura. Lo indica in una ricerca Segugio.it, dove emerge come lungo il decennio 2011-2021 le intestazioni agli Under 25 abbiano subito una flessione del 43 per cento, passati da oltre 1 milione a 590 mila. Il tutto mentre la popolazione si è mantenuta su livelli stabili (meno 3 per cento). Nel mese di agosto 2022 - leggiamo ancora - tra gli Under 25 appena il 53 per cento ha preso la patente a 18 anni, mentre l’80 per cento degli Over 50 lo aveva fatto appena compiuta la maggiore età. Dietro al cambiamento vi sarebbero, secondo alcuni, le preoccupazioni circa l’impatto ambientale di mezzi vecchi e inquinanti, che spesso costituivano i primi veicoli usati in passato. Inoltre, se ne avvertirebbe meno la brama

per le molteplici opportunità garantite dalla mobilità alternativa. Soprattutto nei grandi centri urbani proliferano le opzioni, basti pensare agli scooter, monopattini o alle bici, anche in sharing. Ma ci sono pure altre motivazioni: tra queste la priorità che i ragazzi danno ai viaggi, anche di gruppo, all’elettronica di consumo anche costosa (computer e mega-cellulari) e alla rete web, che consente di essere costantemente in contatto con gli amici senza doversi muovere da casa e affrontare il traffico spesso caotico. Last but not least, avete visto quanto costano oggi le auto, anche le più popolari?

-- ALL'INTERNO --	
Food&Beverage al FICO Eataly.	a pag. 3
Riprende il Palermo-New York.	a pag. 3
Capitanerie e AdSP insieme.	a pag. 3
Tiri d’artiglieria in mare.	a pag. 3
“The port renaissance” visto da Livorno.	a pag. 4
Così i tempi e le procedure.	a pag. 4
“Pizzicata” evasione internazionale.	a pag. 4
La fine della tartaruga.	a pag. 5
Rapporto sugli investimenti green.	a pag. 5
Il fotovoltaico aiuta le api.	a pag. 5
Nuovo modulo Milos 4.0.	a pag. 5
Codecasa, l’arte del rispetto del mare.	a pag. 7
A Striano, fabbrica green di gommoni.	a pag. 7
Un cat come museo.	a pag. 7
Natanti, più facile l’estero.	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI – “Trafalgar”	
di Gastone Breccia.	a pag. 8
Perché l’auto non interessa più i ragazzi?	a pag. 9



**COMPAGNIE
TUNISIENNE
DE NAVIGATION
TUNISI**

AGENZIA MARITTIMA AUSTRAL S.R.L.
LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9
Tel. 0586 883566 • Fax 0586 892387 • E-mail: austral@austral.it

LA GAZZETTA MARITTIMA

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
redazione@gazzettamarittima.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

RECYCLED SECONDARY FIBRE



Ship’s Agents & International Forwarders since 1886



TUSCANIA
international forwarders



**William
Shepherd**
port agents since 1875



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



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Cold ironing qualche dubbio

ghi. Se vi piacciono i “gallinai” TV, non avete che da scegliere.
A far felice il volgo e l’inclita c’è la faccenda dei cold ironing: se n’è parlato anche lunedì sera al Propeller di Maria Gloria Giani, nella consueta sede dello Yacht Club Livorno. Con un punto a favore: la presenza di esperti, tra i quali Terna, che distribuisce come noto l’energia elettrica in Italia.

all'Italia e agli Italiani almeno 210 miliardi di euro. Alluvioni, frane, dissesto, mancata manutenzione. Piove, governi ladri.

Il mercato dell'auto in Europa registra una ripresa delle vendite rispetto al gennaio 2023, con solo un dato in “riflessione” per le full electric. In totale, tra i cinque paesi più importanti per il settore, l'Italia è in seconda in testa come aumento: +10,6% contro il 19,1% della Germania il 9,1% della Francia e il 7,3% della Spagna. Fa riflettere che sono i giovani i clienti meno interessati: lavorano meno o se ne fregano dell'auto? Eppure un tempo erano i giovani a sognare l'auto: sempre con i sedili ribaltabili...

Torneremo sulla serata: qui mi consento qualche riflessione a caldo. Cerco di dimenticare che il porto labronico è stato antesignano dell’esperienza cold ironing, con un irpino a suo tempo definito pilota, nella realtà dimostratosi, come direbbe il governatore della Campania De Luca, “una sòla”. Troppo presto, troppo sperimentale, troppo inutile, visto che di navi capaci di collegarsi e di usufruire della sua energia non ce n’erano. È diventato un relitto prima ancora di operare.

Con la nuova ondata di cold ironing - ormai sono annunciati anche nei porticcioli di terza categoria, tanto l’UE ha stanziato allo scopo una pioggia di euro che - è il giustificativo - vanno spesi (ma andranno restituiti dai nostri figli e nipoti). Dallo sciagurato esperimento di Livorno non sono cambiate molte cose: le navi adatte a utilizzare il sistema di aggancio ai cold ironing per tenere spenti tutti generatori di orso sono uno di una su 20 e sono meno di una su 100 quelle che operano nei porti italiani. Vuol dire che le navi sono arretrate? No, anzi: molte sono già attrezzate per spegnere i generatori in porto, utilizzando le batterie caricate in navigazione: altre usano per i generatori carburanti green. E in ogni caso gli impianti di cold ironing generosamente annunciati quasi ovunque, potranno entrare in funzione tra due o tre anni, quando quasi certamente tecnologia di oggi sarà superata.

Scetticismo a buon mercato? Dal dibattito di due sere fa al Propeller sono stati evidenziati altri problemi, insieme - per fortuna - anche agli elementi che possono giustificare scelte a prima vista folli. Nel migliore dei mondi possibile le navi sarebbero già attrezzate a ricevere l’energia da terra: l’energia da

terra sarebbe tanta, abbondante e specialmente a buon mercato; per produrre non si userebbero carburanti inquinanti (altrimenti si sposterebbe il danno da un luogo all’altro da un punto all’altro. Eccetera. Credo che se ne parlerà sempre di più. Sperando di arrivare a scelte ragionevoli e ragionate.

Sbaglio a sottolineare il problema? Come diceva quel grande papa, se sbaglio “mi correggerete”. Dandomi anche del fesso, se lo merito.

Antonio Fulvi

container frigo « box » prefabbricati

Sogese

YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER

- CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
- VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
- CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
- AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
- SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO

+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano “Amerigo Vespucci” Via delle Colline 100 – Collesalveti (LI)

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo

www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

StockSolution

www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox

www.quickbox.info

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

SCRIVI A redazione@gazzettamarittima.it O RICHIEDI L'ISCRIZIONE DIRETTAMENTE DAL NOSTRO SITO

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

DCS LIBURNUS PROJECT S.r.l.

www.dcsliburnus.com

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

delcoronascardigli.com

Oil & Gas

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

Civil Constructions

- Specialized logistics planning expertise
- Expediting

Mining & Tunnelling

- Heavy Lifts
- Rigging and Skidding

Machinery

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

DCS GROUP

SINCE 1874

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