



DAL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE SUGLI SVILUPPI OPERATIVI

## Fincantieri, bilanci e sfide

Un carico di lavoro di 115 navi e volumi di produzione a livelli record malgrado la doppia crisi di pandemia e guerra - Crescono gli standard tecnologici



Giuseppe Bono

ROMA - Il Consiglio di amministrazione di Fincantieri S.p.A. riunitosi sotto la presidenza di Giampiero Massolo, ha approvato il progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 e il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 redatti in conformità ai principi contabili internazionali (IFRS), nonché la Dichiarazione (segue a pagina 8)

### Noli container: calo inatteso Asia-Europa

GENOVA - Secondo SupplyChain Italy le previsioni di diversi osservatori, secondo le quali la guerra in Ucraina avrebbe prodotto un rialzo dei noli delle spedizioni marittime via container tra Asia ed Europa, finora non si sono avverate.

La loro quotazione starebbe invece attraversando una diminuzione più marcata, in linea con il trend globale. Secondo le ultime rilevazioni di Drewry, le tariffe per l'invio di container da 40' da Shanghai (segue a pagina 8)

INTERVISTA ALLA BOLZONI, SPECIALISTA IN MOVIMENTAZIONE

## Sua eccellenza la carta

Le attrezzature speciali dell'importante gruppo per sbarco, movimentazione e stivaggio del sempre più prezioso materiale



Paolo Chiesi



Carlo Fallarini

LIVORNO - È diventata ormai preziosa, quasi come la cartamoneta: senza esagerare, gli ultimi aumenti di prezzo della carta, che hanno sfiorato Stefano Benenati (segue in ultima pagina)



## Sul ponte di Aponte

LIVORNO - Per qualcuno era da tempo una notizia scontata: MSC che si è presa in carica la balena azzurra di Moby (e Tirrenia/Cin) in vista di un'operazione "ponte" che mira a fare della Darsena Europa il completamento del suo network terminalistico nel Tirreno: Da Genova, con tutti i suoi limiti

Antonio Fulvi (segue a pagina 8)



Gianluigi Aponte



Vincenzo Onorato

### Ports of Trieste and Monfalcone

Your smart choice for cool logistics

Come and meet us at Fruit Logistica in Berlin  
5-7 April 2022  
Hall 4.2 Stand A-12



## OK dai sindacati: ma ora un nuovo piano industriale

ROMA - Negli ultimi giorni prima dell'annuncio di MSC i sindacati avevano tempestato sul rischio di perdere quasi semilavori di lavoro del Gruppo Moby (segue a pagina 8)

## Crociere: a Venezia c'è maretta

VENEZIA - Ad accogliere la MSC "Sinfonia" a Marghera, nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e commissario straordinario per le crociere Fulvio Lino Di Blasio ha voluto essere presente anche per ringraziare tutti gli operatori e le istituzioni che hanno collaborato per garantire che le operazioni si svolgessero regolarmente e in totale sicurezza.

"La gestione del traffico crocieristico a Venezia - ha detto Di Blasio - rappresenta un unicum per complessità nel panorama della portuale".  
A.F.  
(segue in ultima pagina)



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI OPERATORI DOGANALI SHIP-BROKERS OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO  
Via delle Cateratte, 66  
ph 0586 887121

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

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

uffici nei porti principali

## Efficienza in movimento. Automazione più agile che mai.



Per maggiori informazioni:  
[www.jungheinrich.it/arculee](http://www.jungheinrich.it/arculee)

JUNGHEINRICH

DAL DIBATTITO A SHIPPING, FORWARDING & LOGISTICS MEET INDUSTRY

## Cargo aereo, dinamiche e problemi

### Caronte & Tourist in esercitazione a Vulcano

MESSINA - Nella prospettiva di una eventuale emergenza nell'isola di Vulcano, con la conseguente necessità di una rapida evacuazione di uomini e mezzi, e in vista della esercitazione della Protezione Civile in programma il prossimo 9 aprile, Caronte & Tourist Isole Minori ha organizzato una prova di ormeggio presso le banchine di Ponente (solitamente utilizzata anche dalle navi della Protezione Civile) e di Gelso.

Per le prove di ormeggio - riferisce la compagnia - è stata utilizzata la nave bidirezionale (segue a pagina 8)



MILANO - Le tensioni non risparmiano il cargo aereo. Se n'è parlato nella conferenza dedicata di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, con l'intervento specifico riportato da AirCargoItaly di Nicola Capuzzo, sempre molto informato. Tra i temi quello della cybersecurity che la guerra in Ucraina ha messo in primo piano anche sulla logistica aerea. "Nel settore - riferisce il sito - si affacciano anche tendenze inedite da parte dei player. Ai rapporti tradizionali, normati ad esempio dal classico contratto di trasporto (che vede una separazione di ruoli tra i tre soggetti di venditore, vettore e destinatario) e a strumenti già esistenti, come il wet lease e il dry lease, rispettivamente noleggio di un aeromobile con o senza equipaggio, si affiancano esperienze diverse che vedono ad esempio lo spedizioniere assumere il ruolo di compagnia aerea, assumendo su di sé il rischio dell'attività di trasporto".

"L'esplosione dell'e-commerce e delle consegne rapide ha reso l'aereo sempre più importante, generando una corsa ad accaparrarsi capacità di (segue a pagina 8)

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI DI OGGI È (A PAGINA 8)

IN UNA TAVOLA ROTONDA ORGANIZZATA DA INTERGROUP

## I porti di Roma a Londra



Pino Musolino

LONDRA – Nella cornice dell'elegante sede dell'Ambasciata Italiana in Grosvenor Square a Londra, si è svolta una tavola rotonda organizzata dalla filiale londinese di Intergroup insieme all'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, per promuovere i porti del Lazio ed illustrare gli investimenti programmati e futuri.

Dopo il saluto istituzionale del capo dell'Ufficio Economico dell'Ambasciata Italiana a Londra, Massimo Carnelos, sono stati chiamati a confrontarsi, moderati dal giornalista del Sole 24 Ore Simone Filippetti, Alessandro Panaro, responsabile dell'area di Ricerca marittima e di Economia mediterranea del Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) collegato a Intesa San Paolo; Pino Musolino, presidente AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale; Pietro Di Sarno, amministratore delegato Intergroup; Paolo Taticchi, professore della UCL e Alessandro Belluzzo, presidente della Camera di Commercio Italiana in UK.

Durante l'evento, patrocinato dal MIMS - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità

Sostenibili, Regione Lazio, Camera di Commercio Italiana in UK, Italian Trade Agency (ICE) e dal Centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno S-RM, sono stati trattati temi come l'importanza dei porti a supporto delle aziende Italiane, la sostenibilità, le risorse messe a disposizione dal PNRR e non solo, e la crescente domanda di digitalizzazione nella logistica.

Ed è proprio parlando dell'importanza dei porti che si è aperto l'intervento di Alessandro Panaro, che ha presentato la recente ricerca di SRM, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, in cui si analizza la strategicità del Mediterraneo nell'economia globale, che con i suoi 18 porti rappresenta il 20% dei traffici marittimi mondiali. Il Mediterraneo continua le sue tendenze positive, nonostante i trasporti commerciali via mare molto più lenti e molto più costosi a causa del Covid.

L'intervento si è poi concentrato sugli scali laziali, grazie ai quali è possibile il 23% dell'import/export della regione nei più diversi settori (mezzi di trasporto, prodotti chimici, metalli, prodotti petroliferi raffinati, macchinari e apparecchi, prodotti alimentari e bevande) sui quali bisogna però investire per renderli sempre più competitivi a livello mondiale. "Condizione necessaria - aggiunge Panaro - è che i porti diventino 6.0, ovvero scali moderni in grado di favorire la crescita di un territorio attraverso il valore aggiunto delle attività marittime e logistiche, basando la propria strategia sui principali asset di crescita competitiva: innovazione, sostenibilità, intermodalità, internazionalizzazione e ZLS".

Un piano strategico degli investimenti necessari a completare le opere dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta da un miliardo di euro. È quello che subito

dopo ha presentato a potenziali investitori e stakeholder internazionali il presidente dell'AdSP Pino Musolino.

"Avremo 160 milioni dal PNRR e altri interventi strategici per circa 200 milioni sono già finanziati dal Fondo Investimenti del Ministero, dall'Ueo con risorse proprie dell'AdSP: ci sono però oltre 650 milioni di euro di infrastrutture che potrebbero essere realizzate in partenariato pubblico-privato. Penso alla darsena Mare Nostrum - ha detto ancora Musolino - o al completamento del porto commerciale di Fiumicino, solo per fare due esempi. Abbiamo voluto tastare il polso ad una delle piazze finanziarie più importanti in assoluto, come quella della City di Londra, per avere intanto un feedback sull'appel del nostro Paese e nello specifico dei nostri porti, per investitori privati nell'ambito delle infrastrutture. E mi pare che il primo approccio abbia suscitato un certo interesse, vedremo in futuro se potranno esserci degli sviluppi concreti".

Importante il focus che Intergroup continua ad avere per l'internazionalizzazione: "Continuiamo a credere nella nostra filiale di Londra, sbocco necessario e strategico per i mercati internazionali in tutti i settori in cui operiamo".

"Da Italiano, sono orgoglioso di realtà come Intergroup e porti di Roma, che dimostrano di avere strategie solide costruite su visioni di lungo termine, e la capacità di esplorare le opportunità fornite dalla trasformazione digitale ed ecologica - afferma il prof. Taticchi della UCL - Oggi siamo nel mezzo della tempesta perfetta: la competitività delle aziende si gioca sulla capacità di ridisegnare i propri modelli di business e gestire la transizione digitale ed economica".

PER RIDURRE IL COSTO DEI CARBURANTI

## Il decreto sulle accise



ROMA—Ecco il testo del decreto legge sulla riduzione delle accise sui carburanti che tanta importanza ha in questi giorni.

A decorrere dal 21 marzo e fino al 21 aprile, le aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante, di cui all'Allegato I, D.Lgs. 504/1995, sono rideterminate nelle seguenti misure: a) benzina: 478,40 euro per 1000 litri; b) olio da gas o gasolio usato come carburante: 367,40 euro per 1000 litri.

Per il medesimo periodo l'aliquota di accisa sul gasolio commerciale usato come carburante, di cui al numero 4-bis della Tabella A allegata al D.Lgs. 504/1995, non trova applicazione.

Nel medesimo periodo non trovano applicazione le aliquote di accisa ridotte sulla benzina e sul gasolio usato come carburante di cui al numero 12 della Tabella A allegata al D.Lgs. 504/1995.

Per il periodo dal 1° gennaio al 28 febbraio 2022 non trova applicazione la diminuzione prevista dall'articolo 1, comma 290, L. 244/2007.

Ai fini della corretta applicazione delle aliquote di accisa come sopra individuata, gli esercenti i depositi commerciali di prodotti energetici assoggettati ad accisa

di cui all'articolo 25, comma 1, D.Lgs. 504/1995 e gli esercenti gli impianti di distribuzione stradale di carburanti, devono trasmettere all'ufficio competente per territorio dell'Agenzia delle Dogane e dei monopoli, con le modalità di cui all'articolo 19-bis, D.Lgs. 504/1995 o per via telematica, i dati relativi ai quantitativi di benzina e di gasolio usato come carburante giacenti nei serbatoi dei relativi depositi e impianti al 21 marzo e al 21 aprile.

La comunicazione è effettuata entro 5 giorni lavorativi a partire da ciascuna delle predette date. In caso di mancata comunicazione dei dati trovano applicazione le sanzioni amministrative previste dall'articolo 50, D.Lgs. 504/1995.

Per le medesime finalità dovrà essere riportata nel documento amministrativo semplificato telematico di cui all'articolo 11, D.L. 124/2019, l'aliquota di accisa applicata ai quantitativi dei prodotti energetici indicati nel medesimo documento.

Articolo 2 Bonus carburante ai dipendenti.

Limitatamente al 2022, è previsto che l'importo del valore di buoni benzina o analoghi titoli ceduti a titolo gratuito da aziende private ai

lavoratori dipendenti per l'acquisto di carburanti, nel limite di 200 euro per lavoratore non concorre alla formazione del reddito ai sensi dell'articolo 51, comma 3, Tuir.

Articolo 3 Credito d'imposta per le imprese per l'acquisto di energia elettrica.

Viene introdotto, in favore delle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kW, diverse dalle imprese a forte consumo di energia elettrica di cui al decreto MISE 21 dicembre 2017, un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, pari al 12% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica, effettivamente utilizzata nel II trimestre dell'anno 2022, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto, qualora il prezzo della stessa, calcolato sulla base della media riferita al I trimestre 2022, al netto delle imposte e degli eventuali sussidi, abbia subito un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

Il credito è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17, D.Lgs. 241/1997, entro il 31 dicembre 2022. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, L. 244/2007 e di cui all'articolo 34, L. 388/2000.

Il credito d'imposta, inoltre, non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile Irap e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, Tuir.

Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano a oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile Irap, non porti al superamento del costo sostenuto.

**AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI**  
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

BORGO DEI DOTTI

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

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

APERTA LA SECONDA EDIZIONE DEL MASTER AL POLO UNIVERSITARIO SERVIZI A LIVORNO

## Sostenibilità nella logistica portuale



Fabrizio Ceccarini



Claudio Tonci

LIVORNO – La seconda edizione del master sul tema “Smart and sustainable operations in Maritime and Port Logistic” è stata presentata con un webinar al alto livello sul web, con il saluto del presidente del Polo Universitario Servizi Logistici di Livorno professor Gianluca Dini e significativi interventi del presidente

dell’AdSP del Nord Tirreno dottor Luciano Guerrieri, dell’ingegner Stefano Santalena per Confindustria Massa Carrara, del presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda e del dottor Gabriele Gargiulo per Federmanager.

Il master è organizzato dal centro servizi “Polo Universitario Servizi

Logistici di Livorno” con la collaborazione di Federmanager, Comune di Livorno, Camera di Commercio, Autorità Portuale, Confindustria, Confetra, Assoporti e Ministero della Transizione Ecologica.

L’intero pomeriggio è stato dedicato sia alla presentazione del master, a cura del suo direttore professor Davide Aloisi, sia alle relazioni tematiche da parte del dottor Oliviero Montanaro (Ministero Transizione Ecologica), dell’avvocato Matteo Paoli segretario generale dell’AdSP MTS e del dottor Daniele Testi, presidente di SOS Logistica. Il direttore Aloisi in chiusura ha introdotto l’organizzazione di dibattito del master ed ha brevemente presentato gli allievi dell’attuale edizione.

Sull’importanza della formazione professionale nel capo della logistica portuale si sono impegnati insieme al corpo docente e all’organizzatore del Polo gli stessi vertici di Federmanager Livorno con il presidente Tonci, il

vicepresidente Ceccarini e il maestro del lavoro, già dirigente dell’Autorità Portuale livornese Gargiulo. Un impegno che ha avuto lusinghieri riconoscimenti già con i risultati della prima edizione del master.



NEL CONSUETO INCONTRO ALLO YACHT CLUB DI LIVORNO

## Il Propeller Club ha celebrato il compleanno del “Vespucci”



non tanto per motivi ecologici - nel 1931 quando è nata il tema era ancora da venire - quanto perché la nave era stata progettata “anche” come stazione di ricarica delle batterie dei sommergibili. Sommergibili di cui l’Italia aveva fino allo scoppio della Guerra Mondiale la flotta più numerosa al mondo. Nato come nave scuola, insieme alla quasi gemella “Colombo” (che fu poi ceduta all’Unione Sovietica come ristoro dei danni di guerra) il veliero non era propriamente un veliero del mare: con lo scafo che doveva servire da caserma per centinaia tra allievi, istruttori ed equipaggio, aveva linee d’acqua fatalmente di compromesso. Ma alle andature portanti fino a quasi ai traversi se la cavava onestamente, specie con vento teso. Tra le sue dimostrazioni di perizia velica si ricorda anche una risalita del Tamigi a vela, che mandò in estasi gli esperti inglesi.

Tra le estati poco più d’un centinaio di ragazze e ragazzi - il primo corso dell’Accademia - vengono spupazzati sul “Vespucci” in tre mesi di crociera d’addestramento. Imparano a navigare, anche a vela: ma imparano specialmente ad amare (e qualcuno che poi se ne va ad odiare) il grande respiro del mare. (A.F.)

LIVORNO – Nave “Amerigo Vespucci”, un mito per tutti coloro che amano il mare e le vele. Così il Propeller Club livornese, guidato da Gloria Giani Pollastrini che vele e mare le ha da sempre nel Dna, ha dedicato la serata di lunedì scorso alla bella nave scuola dell’Accademia Navale. Relatori nella serata due autori di altrettanti libri dedicati al veliero: il capitano di vascello Gianfranco Bacchi, 122° comandante della nave, e il giornalista Enrico Gurioli, già importante firma del gruppo editoriale QN

dall’Emilia. L’ammiraglio di squadra Cristiano Bettini e l’ammiraglio Flavio Biaggi comandante dell’Accademia Navale hanno portato a loro volta testimonianze e ricordi. Il “Vespucci”, definito spesso la nave più bella del mondo, ha di recente compiuto novant’anni: ma per unanime riconoscimento non li dimostra. Con puntiglioso affetto al marina cura annualmente una accurata manutenzione, utilizzando per quanto possibile materiali originali. Una delle sue singolarità è l’aver la propulsione elettrica già in origine:

AL VERTICE DELLA PIATTAFORMA TEDESCA DI PRENOTAZIONE TAXI

## Nuovo ceo di FREE NOW



Thomas Zimmermann

super-App della mobilità Europea, a partire dal prossimo aprile. Il precedente ceo, Marc Berg, lascia l’azienda dopo quattro anni per motivi personali.

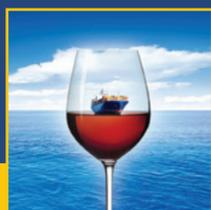
In questi anni - sottolinea la piattaforma - Marc Berg ha contribuito in modo significativo allo sviluppo di FREE NOW, trasformandola da app tedesca di prenotazione taxi a piattaforma di Mobility-as-a-Service leader in Europa. Oggi, numerosi veicoli di differenti provider possono essere prenotati in tutta Europa attraverso l’app FREE NOW. La piattaforma offre un ecosistema di mobilità vario e differenziato: monopattini, bici e scooter elettrici e carsharing. Il ride-hailing rimane

il core business dell’azienda. Attraverso la collaborazione con un’importante rete di partner, FREE NOW rende la mobilità urbana più efficiente e sostenibile, senza introdurre nuovi veicoli per le strade della città.

Thomas Zimmermann, il nuovo ceo dell’azienda, dal 2018 ricopre la carica di CMO, di FREE NOW. Nel suo ruolo, ha adottato nuovi processi volti a migliorare l’efficienza di tutta l’azienda, oltre al riposizionamento strategico del brand. Precedentemente al suo ingresso in FREE NOW, Zimmermann ha ricoperto varie posizioni manageriali presso IONIQ Group e Goodgame Studios, leader nello sviluppo di giochi online e per mobile.



Vintage 2021: the “wine cellar” is ready



www.ggori.com

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.

WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.





# 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)

DAL WORKSHOP ORGANIZZATO IN CONFINDUSTRIA LIVORNO-MASSA CARRARA

## ENI e le supply chains



LIVORNO – “Un’opportunità di sviluppo economico e culturale per le PMI del territorio”. Così il consigliere ai Rapporti interni di Confindustria Livorno Massa Carrara, Stefano Santalena, ha definito gli strumenti messi a disposizione da ENI per coinvolgere le imprese in percorsi di crescita sostenibile. È quanto emerso al workshop “Lo sviluppo della supply chain sostenibile” organizzato da ENI e Confindustria Livorno Massa Carrara. Nel frattempo risulta che ENI abbia preso in consegna il “microtunnel” del canale del Marzocco dove sposterà

le sue tubazioni che oggi delimitano i fondali: un intervento importante per il porto di Livorno ma anche per le future evoluzioni dello stabilimento ENI di viale Da Vinci.

Nel workshop, dopo i saluti di Stefano Santalena e di Pietro Chèrie Lignière, responsabile della Raffineria di Livorno di ENI, hanno preso la parola Giovanni Mollica, responsabile dei Rapporti con Organismi Associativi Confindustriali di ENI, Giuseppe Maiellare, responsabile Associazioni Territoriali Confindustriali e Supporto Relazioni con Confindustria di ENI, Francesco Fabbri,

responsabile vendor development di ENI e Alessandra Cali, responsabile Drilling & Well Service Natural Resources Qualification di ENI. Ha moderato i lavori Umberto Paoletti, direttore generale di Confindustria Livorno Massa Carrara.

Durante l’incontro sono stati illustrati gli aspetti salienti della strategia di medio lungo termine di ENI. In tale contesto è stato evidenziato il ruolo fondamentale dei fornitori nel percorso di transizione energetica. Le capacità di rinnovamento della cultura d’impresa e di innovazione - si è detto negli interventi - sono requisiti fondamentali dei quali le aziende fornitrici devono dotarsi per cogliere le opportunità di trasformazione utili a migliorare la propria competitività sul mercato.

A tal fine, sono state illustrate le iniziative e gli strumenti messi a disposizione da ENI per coinvolgere e supportare le imprese in un percorso di crescita sostenibile. Particolare approfondimento è stato dedicato a Open-es, una piattaforma aperta e di sistema che favorisce misurabilità, condivisione e crescita sulle dimensioni di sostenibilità, e al programma “Basket Bond Energia Sostenibile”, ideato per supportare lo sviluppo sostenibile della supply chain.

Per le imprese interessate a lavorare con ENI è stato inoltre rappresentato il processo di onboarding dei nuovi fornitori sul portale eniSpace, nonché gli ambiti e i requisiti che sono oggetto di approfondimento nelle fasi di autocandidatura ed, eventualmente, di qualifica.



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

PER TUTTA LA SETTIMANA FINO A DOMENICA 3 APRILE

## A Posillipo il Salone Navigare

Denunciato un rischio involutivo legato all’assenza di ormeggi a Napoli - Gli impegni del Comune

NAPOLI – Le condizioni meteo favorevoli, sole e mare calmo, hanno favorito sabato scorso l’inaugurazione della 35esima edizione del Salone Nautico Navigare organizzato dall’Associazione Filiera Italiana della Nautica presieduta da Gennaro Amato. L’evento, in corso sino a domenica 3 aprile, ha accolto nelle acque del porticciolo di Posillipo alcune delle migliori realtà produttive dei cantieri italiani. “Il Salone Navigare rappresenta la festa della primavera, quindi è



Nella foto (da sx): C. Fiola (pres. CCIAA Napoli), M. Lala (resp Ist. AFINA), G. Amato (pres. AFINA), L. Di Furia (socio AFINA), A. Manzo (pres. B.C. Napoli).

ben augurante anche per la stagione balneare e per la stagione nautica – afferma soddisfatto Gennaro Amato, presidente AFINA -. La nostra Associazione, che raggruppa l’intera filiera della nautica, però, non può rischiare l’involuzione dopo i traguardi di sviluppo produttivo ed economico raggiunti in Italia, ed in particolare nella nostra regione leader del comparto produttivo tra i 5 e 15 metri; una l’involuzione causata dalla mancanza di posti barca”.

Un allarme che preoccupa gli operatori dell’intera filiera nautica, dalla produttività ai servizi ed accessori, che intravede già le prime difficoltà di vendita dei prodotti a causa della scarsa disponibilità di posti barca che sta rallentando il mercato. Le difficoltà, annunciate lo scorso anno dal presidente AFINA, Gennaro Amato, potrebbero già trovare una veloce soluzione: “Abbiamo già avuto, in settimana, un incontro con il sindaco Gaetano Manfredi e ne abbiamo discusso insieme. Si è immaginata una marina nel cuore di Napoli che darà sfogo a circa un migliaio di posti barca e credo che questa azione partirà quanto prima.

Sulla banchina del sodalizio rossoverde, tra una prova in mare ed una parola scambiata con gli

espositori, è venuto anche il presidente della Camera di Commercio, Ciro Fiola, che ha dispensato rassicurazioni agli addetti ai lavori: “La nautica va, lo stiamo dicendo già da qualche anno, perché è una industria naturale come quella del turismo, il mare, il sole, cose che tanti altri ci invidiano quindi non possiamo rimanere fermi. Stiamo lavorando, siamo sul pezzo e non indietreggiamo di un passo per la realizzazione di tre porti turistici a Napoli, per tutta una serie di ragioni: una, perché aiuterà molto di più la produzione della nautica, ma non dimentichiamo i posti di lavoro che un posto barca, diretto o indiretto, può fruttare sino a 2-3 posti di lavoro”.

Tra i visitatori della manifestazione, accorsi per provare in acqua le barche già viste al Nauticsud, ma con ancora qualche necessità di verifica per definire l’acquisto, molti professionisti napoletani ed una folta partecipazione di ospiti della provincia, tutti giunti per ammirare i modelli più trend dell’anno.

Il Salone Navigare ha accesso gratuito al pubblico; sabato e la domenica prossima dalle 10.30 alle 19, mentre durante la settimana l’orario di accesso gratuito è previsto dalle 12.30 alle 19.

DALL’OSSERVATORIO FINDOMESTIC L’ANALISI STATISTICA SUL 2021

## I consumi dei beni durevoli in Toscana

A Lucca la spesa più alta per famiglia (3.267 euro); a Livorno per la spesa in durevoli; a Firenze i settori del mobile, telefonia e informatica; a Grosseto prima nel mercato dell’auto nuova; a Prato nei motoveicoli



Claudio Bardazzi

FIRENZE – Nel 2021 le famiglie toscane hanno speso per i beni durevoli 5,106 miliardi di euro, +13,2% rispetto all’anno precedente: un risultato superiore a quello del Centro Italia (+12,8%), ma leggermente inferiore a quello nazionale (+13,6%), come rileva l’Osservatorio dei Consumi Findomestic, realizzato in collaborazione con Prometeia.

“Nel comparto mobilità, la spesa delle famiglie destinata alle auto registra un andamento più vivace ri-

spetto alla media nazionale (+7,8% vs +6,5% le auto nuove, +15,1% vs +12,7% le usate), mentre i motoveicoli, seppur in forte crescita (+21,5%), restano leggermente al di sotto dell’incremento medio nazionale: +23,6%” - commenta Claudio Bardazzi, responsabile dell’Osservatorio - “Tra i mercati casa e tecnologia, l’informatica in Toscana cresce ad un ritmo quasi doppio (+6,4%) della media nazionale (+3,6%) a differenza di tutti gli altri segmenti che mostrano, invece, incrementi più deboli rispetto al dato italiano, fatta eccezione per i mobili (+20% vs +19,8%)”. Nel dettaglio, gli elettrodomestici registrano un incremento del 12,3% (vs +16,7% della media nazionale), l’elettronica di consumo del +38,7% (vs +40,6%) e infine la telefonia dello 0,3% (vs +9,3%).

In chiave provinciale Livorno (+15,6%), Firenze (+15%), Grosseto (+14,2%) e Massa Carrara (+13,9%) sono le province con l’incremento dei consumi di beni durevoli più elevato rispetto alla media regionale, mentre a Lucca (+12,8%), Pisa, Arezzo e Prato (tut-

te e tre +12,3%), Siena (+10,5%) e Pistoia (+9,7%) si registra una crescita più bassa rispetto al dato medio toscano.

In provincia di Pisa, nel 2021, il reddito per abitante (22.430 euro) è cresciuto del 5%; la spesa per i beni durevoli è stata di 598 milioni, pari a 3.261 euro per famiglia.

Il reddito pro capite degli abitanti della provincia di Lucca nel 2021 si è attestato a 20.689 euro, con un incremento del 4,8% rispetto all’anno precedente. I dati dell’Osservatorio Findomestic indicano Lucca, che complessivamente ha acquistato beni durevoli per 548 milioni di euro, come la provincia con la spesa media familiare più elevata della Toscana (3.267 euro), ottava in tutta Italia.

A Livorno la spesa per i beni durevoli è salita a 461 milioni registrando l’incremento più alto in regione: +15,6%, ovvero 2.953 a famiglia (+16,4%). Livorno detiene il primato regionale per l’aumento della spesa destinata alle auto usate (+18,1%, per un valore di 101 milioni), oltre a quello nella spesa per famiglia (pari a 166 euro) per i motoveicoli, che alimentano un

mercato da 26 milioni (+22,3%), mentre è al secondo posto per incremento della spesa per le auto nuove (+12,8%, per un valore di 130 milioni). Soffre la telefonia che, pur facendo registrare acquisti per 34 milioni, cala dell’1,4% rispetto all’anno precedente. Le famiglie livornesi hanno, invece, speso di più rispetto al 2020 in elettronica di consumo (+38,6% per un totale di 19 milioni), mobili (+21,2% per 99 milioni), elettrodomestici (+13,1% per 35 milioni), e information technology (+7,2% per 17 milioni).

Fra le province toscane, Grosseto è il fanalino di coda per quanto riguarda sia il reddito per abitante (18.587 euro, +5,6% rispetto al 2020), sia la spesa per famiglia in beni durevoli (2.698 euro), mentre è penultima per consumi complessivi in durevoli (281 milioni).

In Toscana, Massa Carrara fa registrare il secondo miglior incremento (+5,9%) del reddito per abitante, che si attesta a 20.152 euro. I dati collocano però la provincia all’ultimo posto per volume di spesa in beni durevoli: 258 milioni, pari a 2.953 euro per famiglia.

SCAFFALATURE | UFFICI | NEGOZI  
gigoni.com

save your heart  
save your earth

GIGONI  
ARRERA IL TUO LAVORO

## Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.

ASSIMAR SRL  
http://www.assimar.com

Consulenze e coperture assicurative a 360°  
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64  
info@assimar.com



L'ANALISI DEL PRESIDENTE DI SIOT SULL'IMPORT DI GREGGIO E LE NUOVE SCELTE

# L'oleodotto di Trieste e l'autoproduzione



Nella foto: L'intervento del presidente Lilli.

TRIESTE – SIOT, la Società Italiana per l'oleodotto transalpino del Gruppo TAL, è tornata ad incontrare Autorità, Media e Stakeholder in un momento in cui l'infrastruttura che trasporta il greggio dal porto di Trieste al cuore dell'Europa si

prepara ad affrontare le sfide della transizione energetica. Ad esporre i dati del 2021 e i progetti futuri dell'azienda è stato il presidente della SIOT Alessio Lilli. Nel corso del 2021 SIOT - TAL ha trasportato 37,2 milioni tonnellate di

greggio, a fronte delle 37,6 dell'anno precedente: un dato sostanzialmente stabile - ha detto Lilli - che restituisce il trend nell'epoca pandemica, caratterizzato da un calo di circa 4 milioni di tonnellate rispetto agli ultimi due anni pre-pandemia. Nel 2021 hanno attraccato al Terminale Marino del porto di Trieste 425 petroliere, a fronte delle 416 navi del 2020.

“Sia in epoca pandemica che attualmente con una geopolitica caratterizzata dalla guerra in Ucraina - ha dichiarato ancora il presidente SIOT - il nostro oleodotto risulta strategico per il rifornimento di energia al Centro Europa e si conferma rilevante per l'economia del Friuli Venezia Giulia. Oltre il 60 per cento del traffico portuale passa per il Terminal Marino SIOT. Così come ideata e così come si è evoluta nel tempo, l'infrastruttura TAL oggi è al servizio dell'Europa tutta, rendendo Trieste uno snodo di riferimento per le economie di Germania, Austria e Repubblica Ceca”.

Nel 2022, per quanto riguarda l'attualità, SIOT - TAL sta moni-

torando la situazione geopolitica e tutte le normative varate a livello internazionale come risposta al conflitto in corso.

“L'attuale situazione geopolitica - ha affermato Alessio Lilli - impone, al di là della contingenza, anche una serie di riflessioni relative al futuro e al ruolo che infrastrutture come la nostra hanno e avranno sulle comunità servite dalla fornitura di energia, oggi sottoforma di petrolio greggio. Questa riflessione ci ha portati ad analizzare e immaginare nuovi progetti che abbiano come elementi cardine la sostenibilità e l'autoproduzione di energia”.

Uno dei capisaldi del percorso di sostenibilità intrapreso da SIOT - TAL riguarda il tema della transizione energetica e dell'autonoma produzione di energia: l'azienda ha presentato, insieme al ceo di EnerProject Paolo Pacorini, il piano realizzato da EnerProject, la Energy Service Company con sede a Trieste scelta da SIOT - TAL per realizzare sette unità cogenerative di energia ad alto rendimento alimentate a gas



metano che saranno installate nelle stazioni di pompaggio presenti in Regione.

Le centrali di coproduzione di energia, infatti, oltre a rendere più efficiente l'utilizzo di

energia per SIOT-TAL, potranno far sì che l'azienda sia nelle condizioni di cedere l'energia in eccesso

alla rete nazionale. Il sistema così ideato tutelerà anche l'oleodotto da possibili blackout di rete, in particolare per quanto concerne le zone montane, garantendone l'operatività.

Alimentati a gas metano, gli impianti potranno accettare anche altre forme di combustibili sostenibili, come il biometano.

TRA GUARDIA COSTIERA E AGENZIA DELLE DOGANE

## Seminario di controlli sulla pesca illegale



LIVORNO – ha avuto luogo due giorni fa, lunedì 28 marzo, presso il Centro di formazione della locale Capitaneria di Porto un seminario di approfondimento sulla pesca marittima e sulle modalità di ispezione e controllo, rivolto ai membri del Corpo.

In considerazione del ruolo svolto dall'Agenda delle Dogane e della costante collaborazione con la Capitaneria, è intervenuta all'evento Maria Lazzari dell'Ufficio dell'ADM di Livor-

no con una relazione in materia di controlli doganali sulla pesca illegale.

I controlli incrociati tra Dogana e Guardia Costiera hanno dato da tempo buoni risultati che per quanto riguarda la protezione ambientale, individuando grazie agli strumenti di controllo satellitari e ai codici dei pescherecci molte operazioni piratesche in zone del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, sia nelle singole aree protette, a cominciare dalla Meloria.

DALLA DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

## Sequestrati 750 kg di prodotti ittici

Dalle ispezioni anche la chiusura di due esercizi commerciali oltre a pesanti sanzioni



LIVORNO – Gli ispettori pesca della Guardia Costiera di Livorno e i funzionari dei dipartimenti - Unità Sicurezza alimentare - della prevenzione delle Aziende U.S.L. di Livorno, Prato e Arezzo hanno eseguito congiuntamente, nei giorni

scorsi, una serie di attività ispettive presso ristoranti e pescherie delle suddette provincie gestite da cittadini di nazionalità extracomunitaria.

L'attività è stata svolta nell'ottica della consolidata sinergia tra i due organismi deputati al controllo - dice

la nota della Capitaneria - nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali che vedono il personale della Guardia Costiera impegnato nel tutelare le risorse ittiche e le informazioni rese al consumatore e il personale delle AUSL negli aspetti di tutela della salute pubblica e dell'ambiente marino.

Nel corso degli accertamenti sono state riscontrate diverse tipologie di illecito. Tra le più gravi la mancata esibizione della documentazione di tracciabilità e la violazione dei requisiti generali igienico-sanitari. Durante le verifiche, che hanno riguardato il controllo dei documenti di accompagnamento dei prodotti ittici, risultati carenti o in qualche caso completamente assenti, gli ispettori della Guardia Costiera, visionati ed insospettiti da alcuni esemplari esposti nei banchi di vendita al

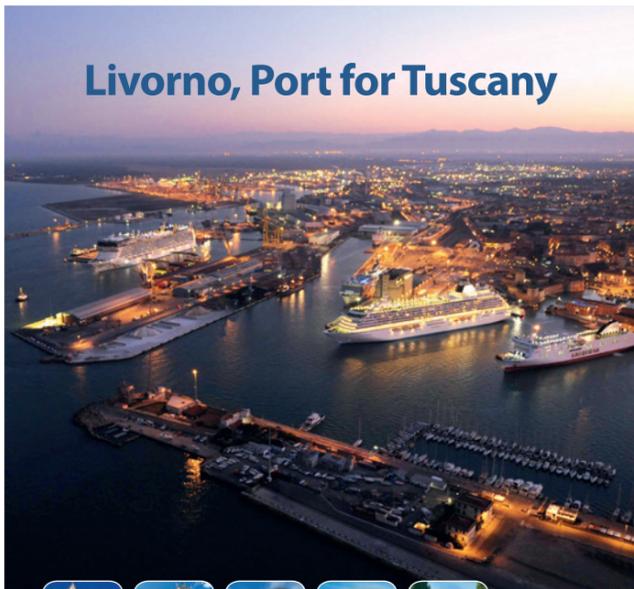
dettaglio, hanno deciso di passare al setaccio le celle-frigorifero, dove hanno rinvenuto prodotti privi di tracciabilità e di dubbia provenienza.

Ulteriori verifiche effettuate presso un ristorante del centro di Livorno e una pescheria di Prato hanno condotto alla chiusura temporanea dei due esercizi commerciali per le gravi carenze igienico sanitarie riscontrate.

Le verifiche sono state svolte anche presso i magazzini di un punto di vendita all'ingrosso della provincia di Firenze dove i militari hanno sequestrato 700 kg di prodotti ittici non correttamente conservati. La merce, risultata non idonea al consumo umano, è stata sottoposta a sequestro amministrativo e ai responsabili degli illeciti sono state inflitte sanzioni amministrative per un totale di 9.500 euro.

RICEVUTA DAL SINDACO DI LIVORNO DOPO UNA SUA LETTERINA

## La bimba che sa salvare il mare



Nelle foto: Carlotta con il sindaco Luca Salvetti e l'assessore Giovanna Cepparello e la sua cartolina.

LIVORNO – “Caro sindaco vorrei tanto salvare il mare. Ho un progetto. Chiamami”. Questo il testo di una cartolina inviata al sindaco labronico Luca Salvetti da una bambina di 6 anni che si chiama Carlotta Orrico: una lettera scritta di suo pugno. Nella facciata della cartolina un disegno

che rappresenta la terra, tonda, colorata di azzurro con aree verdi e la bandiera dell'Italia.

E così il sindaco Luca Salvetti e l'assessore all'ambiente Giovanna Cepparello, colpiti dalla richiesta della bambina, l'hanno chiamata davvero e giovedì scorsa l'hanno ricevuta a Palazzo Comunale.

Carlotta, accompagnata dai suoi genitori, ha portato il suo progetto, costituito da una serie di disegni, che mostrano cosa si deve e non deve fare per non inquinare il mare, non distruggere la flora e fauna marina e preservare la terra. I messaggi dei disegni, a cui hanno collaborato i compagni di classe di

Carlotta, che frequenta la prima alle scuole elementari Rodari, sono di non gettare la plastica in mare, non usare le macchine, non tagliare gli alberi. I disegni che mostrano le cattive pratiche sono caratterizzati da una croce rossa, ad indicare il divieto. I disegni sono tutti realizzati con matite colorate.

Su gentile concessione di Carlotta, l'assessore Cepparello ha tenuto i disegni, che potrebbero essere usati per una campagna estiva contro l'abbandono di rifiuti. Al termine dell'incontro Carlotta ha ricevuto in dono da sindaco e assessore un libro sui pesci e un puzzle a forma di Panda.



www.portodilivorno2000.it



**COSCO - SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT DA LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE**

LA SPEZIA – GENOVA 01/04/2022	<b>Mv. TEXAS TRIUMPH</b> voy 0528-022 E	per/da: FOS, VALENCIA, PIREO, COLOMBO, SINGAPORE, HONG KONG, QINGDAO, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, KAOHSIUNG, YANTIAN
LA SPEZIA 08/04/2022 GENOVA 10/04/2022	<b>Mv. TAMPA TRIUMPH</b> voy 0532-024 E	

**COSCO - SERVICE AEM2 - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE**

GENOVA 11/04/2022	<b>Mv. OOCL FRANCE</b> voy 045 E	per/da: MALTA, BEIRUT, JEDDAH, JEBEL ALI, PORT KELANG, XIAMEN, QINGDAO, BUSAN, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, NANSHA
GENOVA 18/04/2022	<b>Mv. CMA CGM TENERE</b> voy 0MEBME1MA	

**COSCO - SERVICE AEM6 - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT**

TRIESTE 08/04/2022	<b>Mv. CMA CGM CORNEILLE</b> voy 0BEBQE1MA	per/da: PORTSAID (West TRML), JEDDAH, PORT KELANG, SHEKOU, SHANGHAI (Yangshan), NINGBO, BUSAN
TRIESTE 19/04/2022	<b>Mv. EVER SMART</b> voy 117 E	

**COSCO - SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA SECH PER MIDDLE EAST**

GENOVA 13/04/2022	<b>Mv. NINGBO EXPRESS</b> voy 2210 E	per/da: MALTA, DAMIETTA, AQABA, JEDDAH, HAMAD, JEBEL ALI, KARACHI (Sapt), NHAVA SHEVA, MUNDRA
GENOVA 20/04/2022	<b>Mv. DALIAN EXPRESS</b> voy 2211 E	
GENOVA 27/04/2022	<b>Mv. BERLIN EXPRESS</b> voy 2212 E	

**COSCO - SERVICE PVS/AGT - SERVIZIO EXPORT DA VENEZIA VECON PER INTRAMED, FAR EAST & USA**

VENEZIA 01/04/2022	<b>Mv. A. OBELIX</b> voy 086 E	per/da: PIREO
VENEZIA 07/04/2022	<b>Mv. AS ANITA</b> voy 058 E	

**COSCO - SERVICE AGX - SERVIZIO EXPORT DA TRIESTE TMT, VENEZIA VECON & RAVENNA SETRAMAR PER INTRAMED & FAR EAST**

TRIESTE 01/04/2022 VENEZIA – RAVENNA 04/04/2022	<b>Mv. EVER BONUS</b> voy 055 E	per/da: PIREO, LIMASSOL, ALESSANDRIA (El Dekheala), BEIRUT, IZMIR (Alsancak)
TRIESTE 15/04/2022 VENEZIA 17/04/2022 RAVENNA 18/04/2022	<b>Mv. NICOLAS DELMAS</b> voy 033 E	

**COSCO - SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA GPT PER ISRAELE**

GENOVA 14/04/2022	<b>Mv. ASIATIC ISLAND</b> voy 104 E	per/da: ASHDOD, HAIFA
GENOVA 21/04/2022	<b>Mv. TROUPER</b> voy 141 E	

**COSCO - SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT DA GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT PER USA**

LIVORNO – GENOVA 12/04/2022	<b>Mv. CHICAGO EXPRESS</b> voy 102 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH, MIAMI
--------------------------------	--------------------------------------	--

**COSCO - SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT DA PIREO & GENOVA VTE PER USA**

VADO GATEWAY 23/04/2022 LA SPEZIA 24/04/2022	<b>Mv. MIMMI SCHULTE</b> voy 004 W	per/da: NEW YORK, NORFOLK, SAVANNAH
---	------------------------------------	-------------------------------------

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a: **COSCON ITALY S.r.l.**

16126 GENOVA - Ponte Morosini, 41

20090 MILANO - Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE

80133 NAPOLI - Via A. De Gasperi, 55

57123 LIVORNO - c/o Argosy - Via Leonardo Da Vinci, 5

- Tel. 010 27071

- Tel. 02 7030681

- Tel. 081 4233557

- Tel. 0586 421030

- Fax 010 2707500 / 010 2707502

- Fax 02 7532767

- Fax 081 4233501

- Fax 0586 444414

- e-mail: commercial@coscon.it

- e-mail: customer@coscon.it

- e-mail: commerciale.na@coscon.it

- e-mail: info@argosagent.com

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

DAL CANTIERE DI BARI IL NUOVO PROGETTO DI CECCARELLI

## “Neo 515”, un veliero tutto diverso



Nell'immagine: La silhouette del nuovo Neo 515.

BARI – Le barche del cantiere barese Neo Yachts sono 100% italiane, hanno spesso un design innovativo, sono costruite in carbonio e propongono un modello di prodotto diverso dal resto del mercato nel quale il concetto di “comfort” e soprattutto nella capacità della barca di navigare a vela bene e con semplicità. Lo scrive Vela News Letter che riporta l'immagine (qui sotto) e una breve

descrizione della nuova proposta. Il nuovo Neo 515 - scrive il sito - conferma in toto la filosofia Neo Yachts ed è una barca che già dai primi disegni non può passare inosservata. La firma ancora una volta è di Giovanni Ceccarelli, progettista celebre ormai da una generazione, che ha curato i progetti Neo fin dalle origini. Per questo 515 Ceccarelli ha riproposto la prua inversa con le svasature del ponte, che è ormai una

connotazione stilistica dei Neo oltre ad avere delle ragioni tecniche: i volumi svasati migliorano l'aerodinamica della barca di bolina e abbassano il baricentro.

La novità in coperta è tra le tante anche la lunga finestratura continua, che parte dal pozzetto e prosegue senza interruzioni praticamente fino alla cabina di prua, con una sottile linea che corre praticamente a filo di coperta. Una soluzione inedita sui Neo, che andrà a caratterizzare fortemente la barca anche da un punto di vista estetico.

Come sempre in Neo anche sul 515 ci saranno varie opzioni di customizzazione, per orientare la barca verso il Fast cruiser, il cruiser racer o il racer puro a seconda delle opzioni scelte tra pescaggio, piano velico e allestimento degli interni. La barca è lunga 15,85 metri, larga 5 al baglio massimo, pesca 5 metri ed ha un dislocamento intorno ai 9 mila chili.

IN OCCASIONE DEL CANNES YACHTING FESTIVAL 2022

## Doppio debutto per Azimut



TORINO – Azimut conferma la propria leadership come cantiere precursore di nuovi trend e svela in contemporanea i nuovi modelli Grande 26M e Grande 36M, che verranno presentati ufficialmente al pubblico in occasione del Cannes Yachting Festival 2022: due Yacht altamente innovativi - afferma il marchio del gruppo Vitelli - che

grazie a inedite soluzioni di design invitano a godere di una vita a bordo libera e a stretto contatto con il mare.

La linea Grande di Azimut racchiude in sé il desiderio di offrire agli armatori spazi senza barriere e finestrature a tutta altezza - le signature di Grande - che regalano l'emozione di sentirsi in ogni momento immersi

nella natura. Un design che osa scelte originali mai finì a se stesse, ma sempre volte a mettere - continua il marchio - il range si arricchisce di due importanti modelli che segnano un percorso già ambizioso: ridefinire gli spazi facendo leva su versatilità, ingegnosa progettuale, intuizione tecnologica e cura per il design più innovativo.

PER CELEBRARE IL GRANDE SUCCESSO DEL GRUPPO CANTIERISTICO ITALIANO SANLORENZO

## L'Award Propeller Club a Perotti



Nell'immagine: Due momenti dell'incontro.

LA SPEZIA – Una folta delegazione di imprenditori e di professionisti del Propeller Club dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, presieduto da Giorgio Bucchioni, è andata in visita al cantiere della Spezia del gruppo Sanlorenzo, ricevuta da Massimo Perotti, presidente e ceo della società, e dai suoi più stretti collaboratori.

La visita è avvenuta a pochi giorni dall'approvazione di un

bilancio - scrive il Propeller Club - che ha consacrato un anno d'oro per il gruppo. A questo proposito il commento del cavalier Perotti: “Consegniamo agli azionisti e al mercato non solo risultati che superano le promesse, ma, in un contesto geopolitico doloroso e complesso, confermiamo anche le previsioni per il futuro”.

La full immersione dei soci del Propeller, che si è protratta per

quattro ore, è iniziata con la visita ai super yacht, sia quelli completati sia quelli in costruzione, intrattenendosi con gli ingegneri, gli architetti e i capi barca che hanno risposto ad ogni domanda, tecnica, economica, estetica, degli ospiti.

L'incontro, cordialissimo, con Massimo Perotti è avvenuto nel salone di rappresentanza dell'elegante sede direzionale, dove ha simpaticamente raccontato come

l'irresistibile impresa prese l'avvio, nel 1958, da due artigiani di Limite sull'Arno.

Ha del prodigioso quello che quella piccola azienda artigiana è diventata: un gruppo di riferimento mondiale della nautica di alta gamma e che occupa oggi 604 dipendenti (258 a Ameglia, 202 alla Spezia, 124 a Viareggio e 20 a Massa) ai quali vanno aggiunti i 2.000 addetti dell'indotto.

Chiuso l'ultimo bilancio con 585 milioni, il futuro conferma la straordinaria performance per Sanlorenzo Yacht che ha in programma la costruzione di 12 barche a Massa, 20 a Viareggio, 20 ad Ameglia col marchio Bluegame e 21 superyacht alla Spezia, tra cui il primo di 72 metri.

Una storia, ha detto Perotti, fatta soprattutto di passione e di forte identità aziendale, che hanno permesso di superare gli anni difficili mantenendo la barra al centro.

È a questo punto che il presidente Giorgio Bucchioni ha riferito a Massimo Perotti la decisione di consegnargli l'Award 2022 del Propeller: l'attestato in riconoscimento alla sua genialità, al suo lavoro di passato e futuro, imprenditore, agli straordinari risultati.

Tra tradizione e innovazione, è stata quindi Alessandra Capozzi, responsabile marketing, a guidare gli ospiti nel viaggio tra passato, presente e futuro del gruppo svelando, per quanto fosse consentito, le idee e i progetti per continuare a stupire.

DOMANI CHIUDE LA “FINESTRA” PER DEFINIRE IL SITO DELLE REGATE

## Coppa America in Mediterraneo?



CAGLIARI – Non sono tempi facili per la definizione del sito

dove si terrà la prossima edizione dell'America's Cup: e il team di

Luna Rossa, lo sfidante italiano riconfermato che a Cagliari continua da sempre gli allenamenti, non ha certo gioito per le sanzioni contro la Russia, causa uno sponsor che sembrava provenisse proprio da Mosca. Indiscrezioni non confermate, ma che girano.

Intanto c'è la grande attesa per la scelta del campo di regate. La Nuova Zelanda sembra aver rinunciato, ma non si può mai dire di un ultimo colpo di reni. La scelta però deve essere ufficializzata entro domani 31 marzo. E in lista ci sono almeno tre campi di regata: Jeddah, Barcellona e Cork. Senza però considerare che all'ultimo momento altri potrebbero calare

un asso: si era parlato infatti anche di Cina mentre l'ultima notizia è che Malaga avrebbe offerto 75 milioni per fare la Coppa in casa sua.

Che almeno due dei siti proposti - Barcellona e Malaga - siano in Mediterraneo sarebbe un bel colpo per Luna Rossa: conoscenza ravvicinata del meteo e delle onde, vicinanza della base logistica, meno spese, eccetera. Il problema di tutti invece è che il crollo dell'attenzione (e quindi degli impegni economici) legati alla crisi ucraina e russa, non aiuta certo a dare il giusto rilievo alla grande manifestazione velica. C'è ancora tempo per recuperare, ma...

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

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Sul ponte di Aponte

legati al territorio, a Gioia Tauro, dove l'espansione è praticamente proiettata all'infinito, fino a Livorno. Perché Livorno? Provo a fare qualche ipotesi: non dimenticando che quando il comandante Gianluigi era solo un piccolo armatore di grandi speranze, proprio a Livorno trovò una spalla importante - e non solo una spalla - in Aldo Spadoni, alla cui famiglia è rimasto sempre legato. A volte anche il cuore conta. Appunto.

Oggi Livorno ha un porto commerciale rinfantato dentro i canali, con la Darsena Toscana e il canale delle industrie dove le navi e le imprese si danno nelle costole l'un l'altra. Eppure MSC ha messo da tempo gli occhi - e una cospicua dote di milioni - sulla sponda Est della Darsena Toscana, dove le sue grandi navi arrivano solo grazie alla perizia dei comandanti e dei piloti. Il merger con Enio Lorenzini, uno dei più capaci imprenditori di pura razza labronica, non è stato certo progettato per rimanere sull'asfittica sponda Est. Lo capiscono anche le pietre. E il cappello che MSC ha messo insieme a Onorato sulla Porto 2000 - anche in questo caso con una sagomata di soldi (per il momento solo promessi, ma...) - non è certo per divertirsi a rompere le uova nel paniere dell'avversario storico dei due, il Gruppo Grimaldi. MSC non è solo il primo plaier al mondo nel settore dei container e uno dei più vivaci nell'espansione logistica delle merci-terminal, vettori navali, stradali ed anche aerei cargo - ma è anche un colosso delle crociere. Torna dunque l'impegno sulla Porto 2000, anche se ad oggi le crociere MSC a Livorno si sono fatte poco vedere. Perché? Forse per tenervi un low profile in attesa di definizione della vertenza con l'altro terminal passeggeri (Grimaldi), più probabilmente perché Livorno ad oggi non offre certo i servizi che la qualità delle crociere MSC pretende. Pazienza: le pere si colgono quando sono mature.

Bastano queste mie forse strampalate ipotesi per definire una strategia livornese di MSC, con il ponte gettato insieme a Moby sulle nostre banchine? Se dovessimo fermarci alle banchine, compresa la futura Darsena Europa, sarebbe forse una visione parziale. Però Aponte e i suoi sono da tempo abituati a pensare in grande. Molto in grande. E se guardiamo al territorio più allargato, è facile ipotizzare un porto costituito da Darsena Europa, interporto/retroporto Vespucci collegato alle reti TEN-T e riferimento di hub come Pharma, DHL, FS Cargo, eccetera: collegato il tutto anche al porto di Piombino, che una volta eliminato lo strangolamento stradale (e ormai quasi ci siamo) è l'unico scalo con Gioia Tauro ad avere fondali a 20 metri. Tanto appetitoso, anche Piombino, che non per niente il Grimaldi Group ci ha messo anch'esso il cappello sopra,

sia pure aspettando i tempi giusti. Voglio andare ancora un pò oltre. Chi ha vinto la gara per le opere foranee della Darsena Europa? Un pool di cui fa parte anche Fincantieri infrastrutture: lo stesso mega-mega-gruppo ormai internazionale con cui MSC intrattiene rapporti milionari per la costruzione delle sue gigantesche navi da crociera. Fincantieri si accontenterà di fare le dighe? O alla prossima gara per la costruzione della Darsena Europa si farà di nuovo sotto, magari in merger con MSC?

D'accordo, ho fatto correre la fantasia. L'unica cosa ormai che riesco a far correre. Se poi ho pisciato fuori dal vaso, come si dice a Livorno, chiedo scusa. Ma da vecchio livornese, mi piacerebbe che il futuro fosse anche un pò questo.

Fa anche gioco, sulla visione generale del quadro che abbiamo provato a costruire, l'annuncio che la Commissione europea ha riconosciuto come interessata agli aiuti europei gran parte del territorio livornese, compresa tutta l'area portuale e industriale, "area ex art. 107 3c del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea". Il comprensorio di Livorno, Rosignano, Collesalveti e Fauglia è adesso inserito nella nuova "Carta degli aiuti per l'Italia a finalità regionale 2022-2027", con la relazione dalla vicepresidente della Commissione europea Margrethe Vestager al ministero degli esteri del Governo italiano.

## Fincantieri, bilanci e sfide

non Finanziaria al 31 dicembre 2021, redatta ai sensi del D. Lgs. del 30 dicembre 2016, n. 254.

A margine della riunione del Consiglio Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri ha commentato: "I risultati presentati oggi dimostrano la capacità e la resilienza di Fincantieri nel rispondere ad una crisi, quella legata alla pandemia, che ha colpito l'azienda e i suoi clienti. In tale contesto, la società ha saputo mantenere gli ordini e tutti i suoi impegni, consegnando le navi nei tempi concordati. La spinta inflazionistica, la scarsità delle materie prime e il conflitto in corso rendono ancora più complesso e incerto lo scenario attuale. Il momento particolarmente difficile che stiamo attraversando richiede quindi la massima coesione e determinazione di tutto il personale nell'affrontare le difficoltà emergenti. I risultati di oggi, infatti, dimostrano appieno l'impegno e la dedizione di tutti i lavoratori e dei nostri fornitori."

Bono ha poi concluso: "Siamo certi che, forti di questo senso di responsabilità, la nostra società saprà ancora una volta rispondere con il massimo impegno alle sfide future, e, al contempo, mettere a disposizione del Paese tutte le competenze che ha acquisito in questi anni, sia in Italia che all'estero. Siamo orgogliosi, infatti, di essere diventati un'azienda globale

che però è rimasta ben radicata in Italia, contribuendo così in maniera significativa allo sviluppo dei territori in cui opera".

Ecco una sintesi dell'andamento operativo:

- Carico di lavoro complessivo 115 navi, euro 35,5 miliardi pari a 5,3 volte i ricavi 2021, di cui:
  - Backlog: euro 25,8 miliardi e 91 navi in consegna fino al 2029.
  - Soft backlog: ca. euro 9,7 miliardi.
  - Volumi di produzione a livelli record per lo sviluppo dell'ingente carico di lavoro ed il rispetto del piano di consegne, con 16,4 milioni di ore lavorate vs. 13,1 milioni del 2020 e 15,6 milioni del 2019.
  - Consegnate 19 navi da 12 stabilimenti.
  - Investimenti pari a 358 milioni volti a supportare l'efficiamento produttivo dei cantieri italiani e esteri e sviluppare lo standard tecnologico.
  - Offshore wind - VARD si conferma leader di mercato nella produzione di Service Operation Vessels per l'industria wind offshore in termini di ordini acquisiti e diversificazione della clientela.

## Noli container: calo inatteso

verso Genova sono calate negli ultimi 7 giorni del 3%, attestandosi ora su una media di 12.201 dollari.

Più forte ancora - riferisce sempre il sito citato - il calo dei trasporti in direzione del Nord Europa: il costo per l'invio di un box da Shanghai a Rotterdam è infatti ora pari a 11.192 dollari, l'8% in meno

## CAROLI



## Hotels

rispetto alla settimana precedente.

Una flessione, di minor intensità, si riscontra inoltre sulle tratte Shanghai - Los Angeles (-2%, 9.926 dollari) e Rotterdam - Shanghai (-2%, 1.490 dollari), mentre risultano stabili le Los Angeles - Shanghai, Shanghai - New York, New York - Rotterdam e in aumento invece i costi delle spedizioni da Rotterdam verso Shanghai (+5%, 6.793 dollari).

Nel complesso questi diversi andamenti si sono tradotti in un calo dell'indice composito elaborato dalla società di analisi, che ora rimanda un -4% con valori medi pari a 8.470 dollari.

## Cargo aereo, dinamiche

stiva, spingendo alcuni soggetti che operavano come spedizionieri a trasformarsi in vettori, in alcuni casi in vere e proprie compagnie aeree, per recuperare marginalità e profitti".

"Infine - è stato rilevato - se la pandemia ha paradossalmente rafforzato il settore cargo, la crisi geopolitica ucraina ha messo fuori gioco i vettori russi, importantissimi per il settore, e fatto schizzare alle stelle il prezzo dei carburanti."

## ALL'INTERNO

I porti di Roma a Londra.	a pag. 2
Il decreto sulle accise.	a pag. 2
Sostenibilità nella logistica portuale.	a pag. 3
Nuovo ceo di FREE NOW.	a pag. 3
Il Propeller Club ha celebrato il compleanno del "Vespucci".	a pag. 3
ENI e le supply chains.	a pag. 4
I consumi dei beni durevoli in Toscana.	a pag. 4
A Posillipo il Salone Navigare.	a pag. 4
L'oleodotto di Trieste e l'autoproduzione.	a pag. 5
Sequestrati 750 kg di prodotti ittici.	a pag. 5
Seminario di controlli sulla pesca illegale.	a pag. 5
La bimba che sa salvare il mare.	a pag. 5
"Neo 515", un veliero tutto diverso.	a pag. 7
L'Award Propeller Club a Perotti.	a pag. 7
Coppa America in Mediterraneo?	a pag. 7
Doppio debutto per Azimut.	a pag. 7
Shipping 4.0 RoMare: la visione marittima.	a pag. 8
Spazzamento meccanico, strade e singoli batteri.	a pag. 9
Ciclisti ondovaghi, ma hanno ragione loro.	a pag. 9

## Caronte & Tourist

zionale "Ulisse", che per tipologia, ingombri, capacità di manovra e pescaggio è stata individuata dai tecnici dell'Ufficio Operativo di Caronte & Tourist Isole Minori quale mezzo ideale per questo eventuale impiego.

Le prove di ormeggio, alle quali ha presenziato personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Lipari, si sono protratte per una intera mattinata, con risultati - fa sapere la compagnia - "assolutamente positivi e rassicuranti".

## OK dai sindacati

adesso ovviamente c'è sollievo. "Accogliamo positivamente la notizia dell'intesa tra i gruppi MSC e Onorato - dice una nota della Fiat

Cisl - con un accordo finalizzato ad un aumento di capitale in Moby S.p.a. da parte di MSC. Si tratta di un'operazione improntata a saldo del debito con Tirrenia in amministrazione straordinaria per consentire l'immediato risanamento del Gruppo Moby. Pertanto l'accordo è positivo - sottolinea ancora il sindacato - perché consente la salvaguardia dei livelli occupazionali e reddituali delle lavoratrici e dei lavoratori, obiettivo per il quale ci siamo impegnati da tempo, nonché permette di garantire la continuità dei servizi verso le isole. A questo punto è indispensabile - conclude il documento - l'apertura di un confronto sul processo di riorganizzazione e sul nuovo piano industriale del gruppo".

L'intera operazione MSC-Moby richiederà comunque i tempi tecnici, che non sono certo rapidissimi. Scongiuurato, a quello che sembra, il rischio per Moby e Tirrenia/Cin, nelle prossime settimane si definiranno i nuovi assets, anche con una rivisitazione dei servizi.

## DAL CONVEGNO DI CONFITARMA SU ROMA CAPITALE DI UN PAESE MARITTIMO

# Shipping 4.0 RoMare: la visione marittima



ROMA - Grandi progetti, grandi interventi della UE, grandi speranze ma anche grandi interrogativi. È quanto emerso dall'evento "RoMare - Roma Capitale di un Paese Marittimo" che si è tenuto venerdì scorso alla sede di Confitarma, organizzato da Shipping 4.0 e Confitarma.

Significativo il parterre degli intervenuti: Fabio Rampelli, vice presidente Camera dei Deputati, Fabiana Dadone, ministro per le politiche giovanili, Monica Lucarelli, assessora allo Sviluppo Economico e Pari Opportunità, Matteo Piantedosi, prefetto di Roma, amm. Aurelio De Carolis, comandante in Capo della Squadra Navale della Marina Militare, amm. Nicola Carlone, comandante

generale del corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Paolo Orneli, assessore Sviluppo Economico e Cabina di Regia Economia del Mare della Regione Lazio, Roberto Luongo, direttore generale ICE, Fabrizio Spada, responsabile delle relazioni istituzionali del Parlamento europeo in Italia, Massimo Pronio, responsabile Comunicazione della Rappresentanza della Commissione Europea in Italia e Francesco Maresca, assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Comune di Genova.

Inoltre Teresa Bellanova, viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Manlio Di Stefano, sottosegretario di Stato agli Affari Esteri e Raffaella Paita, hanno inviato un video con i loro saluti e auguri per l'evento. I tre video sono disponibili nel canale Youtube di Confitarma.

Nel corso della Tavola Rotonda intitolata "La marittimità del Paese governata da Roma", moderata da Angelo Scorza di Ship2Shore, sono stati affrontati numerosi temi che pongono il mondo del mare al centro dell'attenzione del Paese. Richiamata anche l'istituzione del Ministero del Mare (legato allo shipping), per una vera visione strategica. E ancora: i fondi del PNRR sono una grande occasione in termini di restituzione intergenerazionale. Curioso come adesso, ci troviamo a dover discutere e mettere in discussione temi come la "fratellanza dei popoli", "unione" e "unione effettiva dell'UE" e "coesione". Abbiamo il dovere di arrivare ai giovani, intercettare i loro bisogni e raccontare in maniera semplice al fine di far conoscere come cambiano i settori, come quello dello shipping.

Siamo in colpevole ritardo (Rampelli) nell'intercettare i traffici asiatici, da quel 2001 nel quale la CINA è entrata (per disgrazia o grazia?) nel WTO. Dobbiamo ripensare al sistema trasportistico, stazioni portuali, aeroportuali, potenziando intermodalità e AV fino al Sud Italia anche attraverso la realizzazione funzionale del ponte



sullo Stretto. È impensabile disporre di un mercato ortofrutticolo in Sicilia senza un'adeguata infrastrutturale per far transitare questi prodotti di eccellente valore al cuore dell'Europa.

Prima di consumare parchi agricoli per la predisposizione delle distese di pannelli solari, pensiamo ai porti come sistemi integrati che siano centri di produzione di energia (rinnovabile).

Il porto di Venezia (di Blasio) ha un panel di investimenti pubblico privato e sul PNRR con 170 milioni, più 20 milioni per la parte green, più altri 157 milioni per la transizione delle grandi navi a Venezia e Marghera. È naturale, visti gli aumenti delle materie prime, ripensare le tempistiche (non per deficit organizzativo) ma per essere più efficaci. In ambito energetico i porti devono essere considerati come partner fondamentali per programmare investimenti e ravvisare nuove tratte per avviare il tema dei noli.

C'è uno spostamento del mercato da Est a Ovest (Barbaro) soltanto che non disponiamo di rigassificatori e di una flotta italiana strategica del gas a supporto. Non possiamo nel breve periodo essere autonomi.

Oggi i porti devono essere sempre di più (Di Caterina) rappresentati da un ente pubblico. Lo sforzo in tal senso è stato già fatto. Oggi, il ministro MIMS nomina il presidente previa consultazione con il presidente di Regione dando più forza ai presidenti stessi.

Oggi l'obiettivo è di mettere al centro l'intermodalità, miglior modo per affrontare la crisi perché mette al centro il principio della sostenibilità.

Dobbiamo aiutare l'autotrasporto, aiutiamo il settore. Non a caso abbiamo enfatizzato il Marebonus e Ferrobonus, perché sono delle misure che hanno funzionato, e quindi vogliamo renderle ancora più competitive rispetto ad un sistema europeo che funziona con un sistema contribuito ben più avanzato del nostro.

Per rendere il nostro paese più marittimo (Maruccci), si può fare ancora meglio. In tal senso il CNEL ha

lavorato, ma si può sempre fare di più. Penso al Quadro Semplificazioni, alla modifica dell'art. 179 del Cod. Nav.; Rendere strutturale il Marebonus e Ferrobonus; Contestazione formale, in sede di PNRR, della considerazione "ambientalmente dannoso" per il trasporto marittimo; sull'iniziativa di Cold Ironing: è inutile creare la rete se non ci sono le possibilità di utilizzo.

Nel traffico internazionale, nel breve periodo (Messina) il mercato delle materie prime, semilavorati e prodotti finiti continuerà ad essere sostenuto. C'è la necessità di trovare nuovi accordi commerciali con paesi produttori per il settore energetico (gas e petrolio), alimentare (calo scorte di mais e grano), ma anche industria delle piastrelle (argilla) di cui l'Italia continua ad essere uno dei leader manifatturieri insieme alla Spagna e dove siamo più bravi anche rispetto alla nostra quota container rispetto a quella mondiale è irrilevante.

A Civitavecchia (Musolino) è stata intrapresa un'azione di differenziazione dei traffici. Il nostro è un Porto leader nelle crociere nel Mediterraneo, lo confermano i numeri. Fa riflettere come i circa 3,3 milioni di abitanti di Roma sono poco serviti dai porti di Roma, più dai porti di Livorno-La Spezia e Salerno-Napoli. Tra i progetti, la realizzazione del parco fotovoltaico collegato ad un elettrolizzatore per produrre idrogeno verde, prima come stoccaggio e poi come utilizzo.

Tutto ciò che avviene in ogni porto (Marini) deve essere fatto in sicurezza, entrata e uscita navi, servizio tecnico nautici (ormeggiatori e piloti). Ci impegniamo in questo settore. Il vero SW delle navi sono gli equipaggi, che vivono con l'Autorità Marittima. S.B.

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

## Spazzamento meccanico, strade e signori batteri



*Il Covid batte in ritirata ma non troppo, lasciando in eredità le varie versioni di Omicron. Ma siamo sicuri che anche gli enti pubblici stiano facendo il possibile per salvaguardare la nostra salute? Ecco cosa scrive il lettore livornese S.B.:*

Anche a Livorno, vediamo quasi quotidianamente la pulizia delle strade con i mezzi meccanici. Un passo avanti? Dovrebbe essere "normale amministrazione" per la gestione della cosa (casa?) pubblica.

Purtroppo però, l'ambiente in cui respiriamo è formato da polveri sottili invisibili ad occhio nudo, ma generanti le più disparate problematiche di salute. L'ambiente convive con oggetti di ogni genere lasciati allo sbaraglio nelle sue strade, che il vento se li porta a spasso andando poi a finire nella catena alimentare.

Slurp! ...Buono il pacchetto di plastica condito con residui di olio motore e carburanti, con un pizzico di escrementi dei nostri amati amici a quattro zampe!

Ci fermiamo perché non vogliamo peggiorare lo scenario che vi siete immaginati e per non rovinarvi lo spuntino...

\*

*L'obiettivo di questa mia non è una mera critica all'amministrazione comunale e agli addetti ai lavori ma un confronto e scambio costruttivo che porti al miglioramento dei servizi svolti in loco, nonché all'ottimizzazione delle risorse della collettività (la TARI è aumentata quest'anno?), al miglioramento delle condizioni delle nostre strade, al superamento degli slogan propagandistici con azioni serie di igiene pubblica.*

*Certo, non cadiamo nell'utopia che solo pulendo - e per bene! - si ottenga una città pulita. "Chi non piange, non puppa" dicono a Livorno: e allora richiamiamo in gioco anche il ruolo educativo e sanzionatorio delle istituzioni: ma questo, ad oggi, ci sembra un miraggio!*

*Vogliamo allora portare un esempio di best practices, come si usa nel gergo universitario? Direi che è possibile programmare una pulizia stradale con: assenza temporanea delle auto e moto; uso di spray sanificanti ed igienizzanti; pulizia anche dei marciapiedi e non a casaccio!*

*Ho visto la pulizia strade di AMIA che ha coinvolto molte vie della città di Verona. Ecco una delle tante foto.*



LIVORNO - Questa nostra pagina dedicata agli interventi dei nostri lettori sta raccogliendo adesioni; che il web favorisce facendo dimenticare i tempi in cui i giornali ricevevano solo per posta, in tempi molto più lunghi.

Ricordiamo le regole da rispettare: non pubblichiamo interventi anonimi, né attacchi personali e in relazione a fatti privati. Ci riserviamo il diritto di tagliare gli interventi troppo prolissi e anche il diritto/dovere di rispondere a quanto i lettori ci chiedono. Dissentendo, se lo riteniamo giusto, ma sempre rispettando il pensiero espresso in termini civili dai lettori.

Ci stiamo mettendo alla prova. E vi mettiamo alla prova. Accettando anche critiche costruttive al nostro lavoro, di cui cercheremo di far tesoro. Promessa non da marinai.

A.F.

## Ciclisti ondivaghi, ma hanno ragione loro



*Ci scrive sul web una lettrice, Giovanna R. Che ha subito in una strada di periferia di Cagliari un tamponamento da parte di un'auto, per fortuna senza gravi conseguenze a parte lo spavento a qualche graffio. Dice che l'assicurazione dell'auto investitrice non vuole pagare perché lei procedeva "in modo ondivago". Ecco la sintesi:*

Sono stata investita in bicicletta da dietro da un'auto che andava, secondo me, a più di 50 km/h: io pedalavo sulla destra anche se per evitare le buche mi sono un paio di volte spostata più verso il centro. Questo è bastato all'assicurazione dell'investitore per attribuirmi la responsabilità dell'incidente. Ma chi tampona non ha sempre torto, come ci insegnano a scuola guida?

\*

*I casi di tamponamento sono infiniti, e certamente un procedere "ondivago" non è il modo migliore per pedalare in sicurezza. Ciò nonostante le riferiamo quanto definito di recente dalla Cassazione nella sentenza 5760 del 22 febbraio scorso, riportata dal sito News Motori di marzo: "Qualora si verifichi un incidente con un ciclista e, pertanto, si urti la zona posteriore della bicicletta, la colpa ricade sempre sul conducente della persona alla guida dell'auto, a meno che egli non dimostri di aver rispettato, nel frangente dell'impatto, la distanza di sicurezza e l'evento abbia avuto luogo per cause a lui non imputabili."*

*Gli esperti hanno ricordato come l'articolo n. 149 del Codice Stradale sancisca che: "il conducente di un veicolo deve essere in grado di garantire in ogni caso l'arresto tempestivo del mezzo, evitando collisioni con il veicolo che precede, per cui l'avvenuto tamponamento con la bicicletta pone a carico del conducente medesimo una presunzione 'de facto' di inosservanza della distanza di sicurezza". Di conseguenza, per sollevarsi da ogni responsabilità a suo carico il conducente "resta gravato dall'onere di dare la prova liberatoria, dimostrando che il mancato tempestivo arresto dell'automezzo e la conseguente collisione sono stati determinati da cause in tutto o in parte a lui non imputabili".*

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA  
international forwarders

William  
Shepherd  
port agents since 1875



IMPRESA STORICA D'ITALIA

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

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

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



# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Sua eccellenza la carta



il 100%, hanno reso ancora più importante il ciclo di approvvigionamento della materia prima, che va dalla cellulosa ai rotoli grezzi di carta e alle balle da riciclare. E nel ciclo, hanno reso altrettanto importanti le specializzazioni per fare il lavoro di sbarco, immagazzinaggio e spedizione più efficienti e funzionali.

Ne parliamo con Paolo Chiesi, responsabile commerciale di area del gruppo Bolzoni, specialista proprio del settore, e con Carlo Fallarini, responsabile marketing a livello globale dello stesso importante gruppo.

La premessa illustrata da entrambi è che il gruppo Bolzoni opera in particolare nei porti, specializzato per la movimentazione della cellulosa, balle di cellulosa e rotoli di carta. Un mondo logistico diverso da quello dei container, perché le categorie merceologiche come le balle di cellulosa e i rotoli di carta richiedono attrezzature tutte speciali e adeguate di cui il gruppo è ideatore e fornitore. Nei porti dove la movimentazione della cellulosa e della carta è importante, come Livorno, Napoli, Monfalcone, Savona e Genova, Bolzoni è un asset primario.

**GAZZETTA - Da quello che ci risulta, Livorno (porto storicamente attrezzato) è uno dei primi per cellulosa, destinata ai clienti finali ovvero le cartiere della lucchesia. Sulla movimentazione a Livorno quali sono, secondo voi, i vantaggi e le problematiche che riscontrate?**

Paolo Chiesi - "Sicuramente è un vantaggio la presenza di società ben organizzate (come MarterNeri), ma anche come la stessa CPL la quale ha l'esclusiva sottobordo per la messa a terra della cellulosa. Globalmente, Livorno è ben attrezzata. Tra i limiti, segnalerei la logistica dei capannoni di deposito, distanti dalla banchina: un tallone d'Achille storico del porto. Monfalcone o Savona per esempio, dispongono di capannoni di stoccaggio a distanza di solo 50 metri dalla banchina".

**GAZZETTA - Una distanza, quella a Livorno, che provoca rotture di carico che si riflettono ovviamente sui costi.**

Paolo Chiesi - "Direi soprattutto su quelli per gli operatori perché devono disporre di altri mezzi per il carico e spostamento nei magazzini della cellulosa."

Carlo Fallarini - "Ricordo che a Napoli, un nostro cliente ha il capannone

praticamente sito sulla banchina. Una situazione operativamente ideale".

**GAZZETTA - Abbiamo visto in passato che i rotoli di carta venivano lasciati all'aperto lungo viale da Vinci, di fronte al terminal Neri. Indisponibilità dei magazzini o sistemazione temporanea?**

Paolo Chiesi - "La seconda ipotesi, in attesa poi di trovare una sistemazione idonea. Per fare un esempio concreto, a Livorno all'interno del varco Valessini, dove la CPL due o tre anni fa ha costruito quell'immenso capannone metà al coperto e il restante all'aperto, a causa di un'alluvione si sono rovinati tonnellate e tonnellate di cellulosa. Questo per sottolineare la scarsità dei magazzini davvero idonei."

**GAZZETTA - Dal punto di vista della movimentazione, in cosa consiste la vostra specializzazione?**

Paolo Chiesi - "Ideiamo e forniamo una dotazione per il carrello elevatore di attrezzature specifiche per la tipologia merce da movimentare. Noi non "tocchiamo" il container se non per gestire la merce sfusa (balle, rotolo, cellulosa, "billette di piombo") all'interno. Ovviamente ci sono anche interventi, così detto d'emergenza. Recentemente a Livorno è arrivata una nave, dall'India, con pallet di risme di carta non posizionate bene, e conseguente ribaltamento all'interno della merce. L'operatore ha dovuto rimettere in posizione questi pallet, e dotare i carrelli elevatori con attrezzature (da 4-6 forche) che consentissero la gestione di due o tre pallet in contemporanea."

**GAZZETTA - Sono attrezzature specifiche che fornisce direttamente l'azienda?**

Paolo Chiesi - "Sì, siamo una multinazionale con varie sedi in tutto il mondo. In Finlandia costruiamo pinze per bobine, per cellulosa di grossa portata, nello stabilimento in Germania si costruiscono attrezzature con rotazione

e per pallet multipli così lo storico stabilimento della casa madre a Piacenza con 350 dipendenti il resto della gamma. In America vi è un grande stabilimento che gestisce l'area americana, mentre in Cina ce ne sono due. Siamo dunque in grado di coprire al meglio tutti i mercati mondiali".

**GAZZETTA - Potete farci un riassunto dell'evoluzione del business della Bolzoni negli anni della pandemia?**

Carlo Fallarini - "Diciamo che il business, inteso come andamento di mercato, è molto positivo. Abbiamo avuto un calo importante nell'anno della pandemia (marzo-settembre 2020), dove in tutto il mondo il mercato si è praticamente fermato. In quel periodo le vendite dei carrelli elevatori - e il nostro mercato vive dei carrelli elevatori - si sono arretrate; a cascata anche noi abbiamo subito il colpo. Dal 2016 al 2019, le annate erano state invece molto buone. Poi siamo passati dal 2020 del Covid, già detto, per poi approdare al 2021 dove c'è stato un rimbalzo economico enorme. Persistono ancora delle criticità di fornitura, avendo accumulato "troppo lavoro" (ma questo non è mai abbastanza) nel 2021. Nel nostro settore, l'economia pre-pandemia era buona: il blocco forzato è stato dovuto da dinamiche non economiche: un rimbalzo che continua nonostante altre problematiche emerse già prima della guerra russo-ucraina come l'aumento del costo delle materie prime, la speculazione, costi dell'energia: ma ad ora non vediamo un rallentamento del mercato. Siamo però in una situazione mai vista prima: le acciaierie non producono nonostante vi siano richieste, e quando lo fanno i costi variano con aumento molto importanti. I nostri clienti principali sono gli operatori dei carrelli elevatori (quelle aziende che producono e rivendono), limitati nel numero e ripetitivi. Lavoriamo con degli standard ma negli ultimi 12 mesi, abbiamo dovuto rivedere i listini 4-5 volte, perché la situazione dei costi è fuori controllo. Dalla fine del 2020, con gli andamenti di mercato, non abbiamo avuto respiro."

**GAZZETTA - In questa situazione, quali sono le prospettive di**

**"ritorno alla normalità"?**

Carlo Fallarini - "Bella domanda. Non lo sappiamo, onestamente. La situazione è veramente fuori controllo. Noi registriamo con preoccupazione la grossa difficoltà dell'approvvigionamento dei materiali. La supply chain è in forte stress sia a monte, sia a valle per i nostri clienti. Ripeto però che resta difficile sapere cosa succederà e fare delle previsioni, alla luce dell'incognita energia e gas. Ci ritroviamo in sostanza in una forte contraddizione: con un mercato molto vivo, ma un portafoglio che si è allungato nei tempi sia per volumi sia per richieste dei clienti che a loro volta hanno allungato le consegne. Chiaro che non è un momento facile, anche se abbiamo le spalle forti".

## Crociere: a Venezia

lità nazionale ed europea e anche una sfida che richiede uno sforzo importante da parte di tutti; e il porto sta rispondendo con grande senso di squadra e responsabilità, pur nelle difficoltà. L'interesse delle compagnie da crociera per lo scalo veneziano e per la portualità veneta rimane alto e giocate come questa ci danno la forza per continuare nella costruzione di un modello di crocieristica sostenibile. Quella di oggi rappresenta una soluzione transitoria: siamo infatti a buon punto per l'avvio dell'operatività delle banchine Liguria e Lombardia, dove la struttura Commissariale sta finalizzando i lavori di adeguamento delle banchine esistenti e di costruzione di tendostrutture per l'accoglienza passeggeri e per gli ambienti da dedicare ai rappresentanti delle istituzioni che operano in porto coinvolti nelle operazioni connesse al traffico passeggeri".

La compagnia di navigazione MSC Crociere aveva richiesto di poter utilizzare per alcune toccate la banchina Veneto per garantire ai passeggeri l'imbarco a Venezia in attesa della disponibilità di altre banchine, operazione resa possibile - ha detto ancora Di Blasio - grazie al lavoro e al co-

ordinamento di tutte le istituzioni portuali coinvolte.

Risulta tuttavia che ci siano tensioni in corso nel settore: che hanno portato anche alle improvvise dimissioni nel vertice della stazione marittima delle crociere.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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".

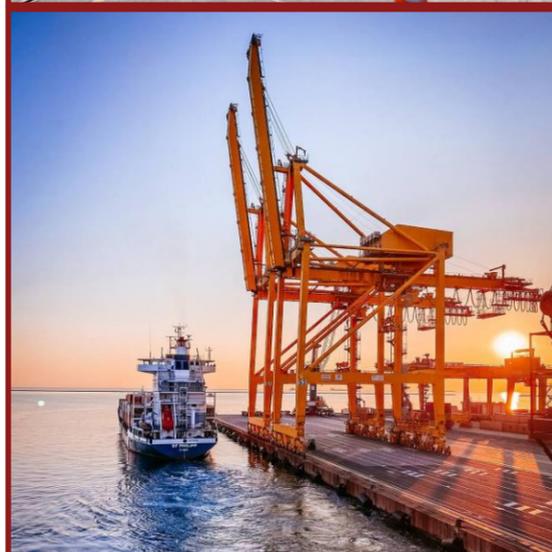
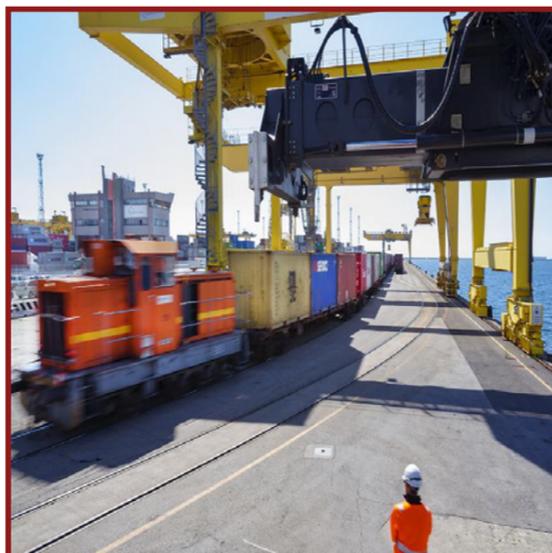
Stampato su carta ecologica



**T.O.DELTA**

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

www.todelta.it



salesimp@todelta.it

39-0586243907