



## PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'amministrazione  
del giornale:

57123 Livorno - Via Fiume, 23

Tel. 0586 893358

Fax 0586 892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Abbonamento annuo Italia €

105, estero via aerea € 170.

Anno LV n. 32

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 23 APRILE 2022

## DALL'OSSERVATORIO NAZIONALE DEI COMMERCIALISTI

### Logistica, fatturato in calo

**Sono invece aumentati gli addetti - Il Nord-Est registra i dati più negativi - Più penalizzato il trasporto terrestre**

ROMA - Una contrazione del fatturato pari al -4,2% nell'anno pandemico rispetto al precedente, ma una crescita degli addetti del +6,9%. È la fotografia del settore dei trasporti e della logistica scattata dall'Osservatorio sui bilanci 2020 delle Srl del Consiglio e della Fondazione Nazionale dei Commercialisti. Il comparto, il cui campione analizzato riguarda 20.147 aziende, ha registrato una flessione dei ricavi più attenuata delle srl in generale (-8,5%). Il valore della produzione, invece, si è ridotto del -3,3% ed il valore aggiunto del -1,5%.

Analizzando il fatturato per macroaree territoriali, le Srl del Nord-Est segnano il calo maggiore (-5,1%), in particolare, il Nord-Ovest (-3,3%) presenta il decremento più contenuto, seguito dal Centro e dal Sud (-4,5%).

A livello regionale invece si evidenziano decrementi del fatturato molto elevati in Valle d'Aosta (-14,8%), in Sardegna (-9,6%), in Sicilia (-9,2%), nelle Marche (-8,6%) e in Puglia (-8,4%). In controtendenza il Trentino-Alto (segue in ultima pagina)

### Porti chiusi (o quasi) alle navi russe



ROMA - I porti italiani sono stati vietati per le navi russe a partire dal giorno di Pasqua. Una circolare del Comando generale delle Capitanerie di Porto - scriveva l'agenzia AGI nei giorni scorsi - recepisce il regolamento UE dell'8 aprile sulle misure restrittive nei confronti della Russia. Nel quale, ricorda la circolare, "è stato inserito l'articolo 3 sexies bis che vieta l'accesso ai porti nazionali alle navi di bandiera Russa, dopo il 16 aprile 2022; tale misura si applica anche nei confronti delle navi che abbiano cambiato la propria bandiera, da russa a qualsiasi altra nazionalità, dopo il 24 Febbraio 2022".

Le navi russe attualmente ancorate nei porti italiani "alla luce dei chiarimenti ricevuti dalla Commissione Europea, potranno permanere in porto fino al completamento delle proprie attività commerciali, momento in cui dovranno lasciare lo stesso". Il divieto non si applica, (segue in ultima pagina)

### Gli italiani e il principio dei NIMBY

ROMA - Difficile capire che cosa vogliono gli italiani in fatto di forniture di gas e idrocarburi. Perché la recente battuta del premier Draghi sull'alternativa tra qualche grado in più del condizionatore dell'aria o la pace, tutti si sono detti pronti al "sacrificio" salvo poi, alla prova dei fatti, ripartire con i divieti NIMBY. Ovvero: bene affittare qualche altra nave-rigassificatore, ma non davanti al nostro porto; bene acquistare il gas da altri paesi per liberarci da quello russo, ma non dall'Egitto (vicenda Regeni non risolta) e nemmeno dal Congo (vicenda Attanasio, l'ambasciatore ucciso); bene infine da riprendere le estrazioni dai giacimenti di gas che traboccano in Adriatico, salvo una raffica di "nient" da parte dei Comuni e a volte anche dalle Province interessate.

Per chi deve governare la cosa pubblica, poco ci manca alla voglia di mandare tutti al diavolo e tornarsene a casa. Da parte nostra non possiamo non chiederci che razza di Paese sia questo dove non si riesce, da parte dei vari poteri locali che dovrebbero guardare all'interesse comune, a trovare una visione non di cortile e a definire una volta per tutte un piano concreto che non sia vago come le stelle dell'Orsa Maggiore. È stato scritto che su oltre un centinaio di proposte di trivellazioni per il tanto indispensabile gas, alla fine tra veti incrociati locali e regionali ne sarebbero state

A.F.  
(segue in ultima pagina)

## PER UN ARMONICO SVILUPPO DELLA RETE INTERMODALE DELLA LOGISTICA

### Gli interporti italiani nelle richieste UIR

ROMA - UIR, l'unione degli interporti italiani, ha fatto di recente un check ponendo anche una serie di richieste per lo sviluppo della rete interzonale della logistica nazionale. Questi i punti fondamentali.

Occorre potenziare lo sviluppo infrastrutturale coordinato tra la rete ferroviaria e i nodi interportuali e portuali, con l'allungamento del modulo a 750m sia in linea che nei nodi (il potenziamento delle linee senza il contestuale adattamento dei nodi è un costo inutile), e l'incremento di portata delle linee, almeno quelle principali, a 2.000 tonnellate e con il peso assiale di 22,5 tonnellate.

L'adozione della sagoma P400 per il trasporto dei semirimorchi e la risoluzione dei colli di bottiglia principali. L'investimento in macchinari per incrementare la capacità di handling e di manovra nei nodi, anche grazie ai Bandi PNRR. Il potenziamento delle relazioni ferroviarie tra porti e interporti sfruttando le aree a disposizione negli interporti per "allungare la banchina" o sfruttando il network di collegamenti già esistente negli interporti. Il completamento dei Corridoi doganali per liberare velocemente le aree di banchina e sfruttare gli interporti per la vicinanza alle aree di destinazione finali delle merci.

In tale prospettiva - recita il documento dell'Unione - UIR punta anche sul nuovo Piano Generale dei Trasporti, in fase di redazione presso il MIMS. L'auspicio è che possa tenere conto degli interporti (segue in ultima pagina)



## DOPO IL BLOCCO TOTALE PER LA NUOVA PANDEMIA

### Shanghai riparte con i reefer



Nella foto: Porto di Shanghai.

SHANGHAI - Il Ministero dei Trasporti cinese (MOT) ha ordinato il ripristino del trasporto refrigerato e lo sgombero dell'arretrato di carichi refrigerati nel porto di Shanghai, poiché il blocco prolungato della città causa problemi alla catena di approvvigionamento.

Il vicedirettore della MOT, Liu Peng, ha affermato che il porto di Shanghai dovrebbe aprire completamente i canali di trasporto per i container refrigerati, poiché l'arretrato ha indotto gli operatori di linea ad avvisare i clienti che eventuali carichi frigoriferi potrebbero essere dirottati verso altri porti.

Liu ha esortato i funzionari dei trasporti di Shanghai a coordinarsi con le loro controparti in altre province per facilitare il movimento dei carichi reefer al fine di sgomberare le scorte di reefer nel porto. Liu ha affermato che tali sforzi ripristineranno la produttività del porto di Shanghai.

Shanghai è rimasta bloccata dal 28 marzo a causa dell'aumento dei casi di Covid-19, anche se alcuni blocchi sono stati revocati. Tuttavia, due settimane fa, gli operatori di linea hanno iniziato a saltare le chiamate al porto per container più trafficato del mondo.

Il MOT vuole anche che lo Shanghai International Port Group (SIPG) assicuri che gli operatori di linea non siano privati dello spazio di attracco a causa del blocco e che dispongano di slot sufficienti per i caricatori che hanno bisogno di trasportare le loro merci da e verso Shanghai.

Il Ministero ha affermato: "SIPG non riduce arbitrariamente gli slot di ormeggio; devono essere compiuti sforzi per lavorare con i proprietari di merci e gli spedizionieri per garantire il regolare turnover dei carichi nel porto di Shanghai. I conducenti di camion devono anche avere i pass e la documentazione necessari per entrare e uscire da Shanghai".

Gli operatori di linea e gli spedizionieri hanno avvertito della disponibilità limitata di autotrasporti da e per Shanghai, poiché altre città cinesi stavano limitando l'accesso ai conducenti di Shanghai a meno che non avessero prodotto test Covid-19 negativi.

### Il trionfo della ipocrisia?

LIVORNO - C'è la guerra, e ne siamo coinvolti, volenti o nolenti. Questo è il dato di fatto di partenza. Poi ci sono le sanzioni, e ne siamo anche noi vittime consenzienti: anche questo è un dato di fatto. Poi c'è la loro applicazione, e qui si vedono anche le (tante) furbate di un'Europa che vuole il rigore e la punizione dei reprobri, purché non tocchi il

A.F.  
(segue in ultima pagina)

Stico sped s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI  
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

Spedizioni Via Mare

Spedizioni Via Aerea

Spedizioni Via Terra

Magazzini Doganali

Deposito IVA

Rappresentanza Doganale

Uffici e Magazzini: Interporto di Nola - Lotta D - Mod. 103-106 - 80135 Nola (NA)  
Sede Legale: Via Vespucci 78 - 80123 Napoli (NA)

IL SOMMARIO  
DEGLI ARTICOLI  
INTERNI DI OGGI È  
(A PAGINA 10)



Responsabile operativo  
MASSIMILIANO ROSSI  
335 6013854

Ufficio traffico  
0586 404134  
memlogisticatrasporti@gmail.com

Ufficio amministrativo  
0586 691551  
amm.memlogistica@gmail.com  
Via Firenze 115/121  
57121 LIVORNO

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

## 10 ANNI di batterie agli ioni di litio: una visione che diventa realtà.

LI-ION technology

Da oltre 10 anni, l'impegno e l'esperienza di Jungheinrich nello sviluppo di batterie agli ioni di litio: la tecnologia di alimentazione dei mezzi di movimentazione che sta rivoluzionando il settore dell'intralogistica.



Scopri di più:  
[www.jungheinrich.it/litio](http://www.jungheinrich.it/litio)

JUNGHEINRICH



# AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.

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

## MEDITERRANEAN



## SHIPPING COMPANY

GINEVRA

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA												
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS		
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	<b>MSC MARTA</b>	MW218A	8-5	6-5	10-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
	<b>MSC ANIELLO</b>	MW219A	15-5	13-5	17-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW220A	22-5	20-5	24-5	5	9	19	11	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS			
<b>SUD AFRICA</b> - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). <b>WEST AFRICA</b> - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. <b>ANGOLA</b> - Luanda, Lobito, Namibe. <b>MAURITANIA</b> - Nouackchott, Nouadibou. <b>CAPO VERDE</b> - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	<b>CAPE SOUNIO</b>	MC218A	6-5	8-5	3-5			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi			
	<b>MSC CARLOTTA</b>	MC219A	11-5	14-5	7-5			Serv.	Serv.	Serv.	Serv.			
	<b>MSC GIULIA</b>	MC220A	18-5	20-5	13-5			19	19	19	19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS				
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>MSC SINDY</b>	MA217A	12-5	14-5			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>APL DETROIT</b>	ONNCXE	19-5	21-5			Serv.	Serv. 4	Serv.	Serv.				
	<b>T.B.N.</b>		26-5	28-5			19	(Via SP)	19	19	19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it			SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS			
<b>AUSTRALIA</b> - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezuzioni interne). <b>NUOVA ZELANDA</b> - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezuzioni interne). <b>N. CALEDONIA</b> - Noumea. <b>INDIA OCEAN REUNION</b> - Pointe des Galets. <b>MADAGASCAR</b> - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. <b>MAURITIUS</b> - Port Louis. <b>MAYOTTE</b> - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY218R			4-5									
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY219R			11-5									
	<b>MSC CLAUDIA</b>	YY220R			18-5									
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS				
<b>GOLFO PERSICO</b> - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezuzioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - <b>JAPAN</b> - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	<b>MSC DITTE</b>	FJ217E			Vedi	3-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>MSC MIA</b>	FJ218E			Serv.	10-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.				
	<b>MSC AMBRA</b>	FJ219E			16	16-5	15	19	19	19	19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it			SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS				
<b>GOLFO PERSICO</b> - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). <b>ESTREMO ORIENTE, CINA</b> - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). <b>SUD EST ASIATICO</b> - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sathathai Trml), Laem Chabang, Ho Chi Min, Hai Phong (via Shekou). <b>JAPAN</b> - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	<b>NORDIC ANNA</b>	YP217R	30-4	Vedi			Vedi	Vedi	Vedi	Vedi				
	<b>NORDIC ANNA</b>	YP219R	8-5	Serv.			Serv. 8	Serv.	Serv.	Serv.				
	<b>T.B.N.</b>	YP220R	15-5	16			Voy MM	19	19	19	19			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
<b>ALGERIA</b> - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	<b>JSP BORA</b>	YA218A	5-5		Vedi			Vedi	Vedi					
	<b>MSC LEVANTE F</b>	YA219A	12-5		Serv.			Serv.	Serv.					
	<b>JSP BORA</b>	YA220A	19-5		2			5	19					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO					
<b>MAROCCO</b> - Casablanca.	<b>MSC ROSSELLA</b>	YM218A	7-5		Vedi			Vedi	Vedi					
	<b>T.B.N. 18</b>	YM219A	14-5		Serv.			Serv.	Serv.					
	<b>MSC ROSSELLA</b>	YM220A	21-5		1			5	19					
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS			
<b>TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA:</b> via Gioia Tauro..			Vedi	Vedi			Vedi							
			Serv.	Serv.			Serv.							
			12	7 e 8			13bis							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it			LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS				
<b>ISOLE CANARIE</b> - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	<b>MSC MARTA</b>	MW218A	8-5	6-5	10-5	Vedi								
	<b>MSC ANIELLO</b>	MW219A	15-5	13-5	17-5	Serv.								
	<b>MSC ROSARIA</b>	MW220A	22-5	20-5	24-5	4								

### SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

18	NAVE		VOY DA									CARICO DIRETTO PER:
	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT				
	<b>MSC CAITLIN</b>	AE216A	26-4	25-4								HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC ASLI</b>	AE217A	3-5	2-5			30-4					
	<b>MSC CAITLIN</b>	AE218A	10-5	9-5			7-5					
	<b>LUEBECK</b>	AL216A	30-4	POL GE				3-5				EVYAP, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>T.B.N.</b>	AL217A	7-5				10-5					
	<b>T.B.N.</b>	AL218A	14-5				17-5					
	<b>MSC NIKOLETA</b>	AA218A	4-5	3-5			2-5					PIREO, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>T.B.N.</b>	AA219A	11-5	10-5			9-5					
	<b>T.B.N.</b>	AA220A	18-5	17-5			16-5					
	<b>MSC SENA</b>	AB216A	26-4				27-4	30-4				PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC JEMIMA</b>	AB217A	3-5				4-5	7-5				
	<b>T.B.N.</b>	AB218A	10-5				11-5	14-5				
	<b>MSC MIA SUMMER</b>	AM216A					25-4					MARSAXLOKK, KOPER, BAR (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>T.B.N.</b>	AM217A					2-5					
	<b>MAERSK HANOI</b>	216E					30-4					SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	<b>MAERSK HOUSTON</b>	217E					6-5					
	<b>MAERSK HORSBURGH</b>	218E					15-5					
	<b>MSC GIANNINA</b>	AI215A	1-5	30-4	29-4		1-5	26-4				GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>T.B.N.</b>	AI216A	8-5	7-5	6-5		8-5	3-5				
	<b>MSC GIOVANNA</b>	AS217A	27-4	29-4			26-4					ISTANBUL, GEMLIK TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MSC ADRIANA</b>	AS218A	4-5	6-5			26-4					
	<b>T.B.N.</b>	AS219A	11-5	13-5			3-5					
	<b>SPIRIT OF CHENNAI</b>	EL216A	27-4	26-4			28-4					DAMIETTA ALEXANDRIA DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	<b>MANDO</b>	EL217A	4-5	3-5			5-5					
	<b>T.B.N.</b>	EL218A	11-5	10-5			12-5					

PER LA SOCIETÀ DELLA VIGILANZA DI CIVITAVECCHIA

# Conti in equilibrio ma dubbi



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA – L'assemblea dei soci di PAS, società in house dell'AdSP per la sicurezza e la vigilanza dei porti del network dei porti di Roma, ha approvato il bilancio di esercizio 2021, che ha chiuso in pareggio (utile netto di 468 euro) dopo la perdita di circa 89.000 euro del 2020. I dati più significativi dal punto di vista economico finan-

ziario sono relativi al costo della società per il socio unico AdSP, ridotto a circa 2,7 milioni di euro, e al reddito operativo, al netto di oneri non ricorrenti, che da -32.000 euro è passato ad un margine positivo di circa 230.000 euro, a dimostrazione che l'azione di risanamento di Pas, attraverso il lavoro dell'amministratore unico Renato Calabrese e degli uffici dell'AdSP, con l'indirizzo del vertice strategico dell'ente, ha raggiunto i suoi obiettivi.

"Dopo aver azzerato un disavanzo complessivo dell'AdSP di 14 milioni di euro, mi auguro - dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino - che si comprenda che per quanto concerne Pas stiamo parlando di una società che ad agosto 2021 era a un passo dal dover essere messa in liquidazione e che oggi il socio unico, con l'amministratore e l'intera struttura dell'ente, hanno salvato il lavoro a 65 persone, ponendo le basi perché l'azienda affronti la fase della

auspicata ripartenza delle crociere e in generale delle attività portuali con la capacità e le condizioni operative per far fronte alle necessità dei servizi da svolgere".

"Giova sottolineare come sia singolare - prosegue Musolino - che la situazione del personale di un istituto di vigilanza, che per eseguire il proprio compito presuppone determinate condizioni di efficienza e anche dinamicità organizzativa, richieda interventi esterni o stagionali per poter garantire i servizi. C'è da attendersi ora che a fronte del risanamento economico, finanziario e amministrativo posto in essere, si dimostri la sussistenza della condizione essenziale dell'effettivo valore aggiunto rappresentato dalla società in house per l'ente, secondo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di società partecipate, a partire dalla tutela dell'interesse pubblico e dalla economicità della gestione rispetto alle normali condizioni di mercato".

PER L'INSERIMENTO DEI DETENUTI NEL MONDO DEL LAVORO

# Nasce Gorgona Academy



Carlo Mazzerbo

LIVORNO – La Sala Cerimonie di Palazzo Comunale ha ospitato martedì la firma del protocollo Gorgona Academy tra Comune di Livorno, Garante dei Detenuti, Casa Circondariale, Anpal, Ente Scuola Edile e associazioni di categoria, e

del protocollo Gorgona Academy - Settore Edile tra Comune di Livorno, Garante dei Detenuti, Casa Circondariale, Ente Scuola Edile e ANCE Toscana.

Alla firma hanno presenziato il sindaco Luca Salvetti, l'assessore al Lavoro e alla Formazione del Comune di Livorno Gianfranco Simoncini, Marco Solimano Garante dei diritti dei detenuti del Comune di Livorno e il direttore della Casa Circondariale di Livorno Carlo Mazzerbo.

Presente anche l'assessore alla Formazione della Regione Toscana, Alessandra Nardini, a sottolineare la valenza del progetto.

Due documenti, che avranno validità quinquennale, sono finalizzati a valorizzare l'inclusione sociale attraverso inserimenti lavorativi di persone che si trovano in condizioni di restrizione della libertà penale nel sistema penitenziario di Livorno e

Provincia attraverso il lavoro nella filiera dell'edilizia ed affini, nel settore della ristorazione, dell'accoglienza e del turismo.

Perraggiungere questo obiettivo è prevista la costituzione di una Academy per la realizzazione, sull'isola di Gorgona, di progetti formativi altamente qualificanti e in linea con lo sviluppo sostenibile.

La sottoscrizione delle due intese fa seguito al progetto per la realizzazione di due importanti interventi innovativi sull'isola di Gorgona improntati alla sostenibilità ambientale, nell'ambito del finanziamento da oltre 684mila euro che il Fondo per gli investimenti nelle Isole Minori del Dipartimento per gli Affari regionali e le Autonomie della Presidenza del Consiglio ha assegnato al progetto presentato da Comune di Livorno, ASA e Amministrazione Penitenziaria.

UN'ECCELLENZA ITALIANA NELL'ELETTRONICA

# Da Follonica a Buffalo USA

BUFFALO – Per lungo tempo considerata città snob della cultura USA ma non centro industriale, affacciata sullo scenario delle cascate del Niagara, l'americana Buffalo è diventata sede statunitense di un'azienda toscana di Follonica (Grosseto), la Elettromar; che ha vinto la gara per fornire una quarantina di sofisticati quadri elettrici per la metropolitana di Baltimora. Valore della commessa, 7 milioni di dollari: tempi di realizzazione, entro il 2024.

Elettromar USA, sede a Buffalo, conferma l'eccellenza dell'impresa grossetana, fino a ieri in una zona nota più che altro per la tribolata connessione stradale tra la A-1 e la "bretella" verso il porto di Piombino. In una recente intervista a Il Sole24Ore, Andrea Fratoni ad dell'azienda (figlio del fondatore sauro, e anche azionista con la famiglia) ha spiegato che i suoi trenta ingegneri elettronici e i quasi trecento dipendenti lavorano da anni in campo internazionale, fornendo quadri ed apparati a grandi gruppi



Andrea Fratoni

sia in campo ferroviario che navale e cartario. Per citarne qualcuno: Hitachi, Azimut/Benetti, Acciaierie d'Italia. L'operazione Baltimora ha fatto schizzare il fatturato - insieme ad altre nuove commesse - dai 20 milioni di euro annui fino a ieri a oltre 33 milioni. Prossimo obiettivo è aprire una sede anche nel Regno Unito, dove già ci sono parecchi

importanti clienti.

Elettromar, nata nel 1981 a Follonica per iniziativa di un innovatore perito elettrotecnico che si occupava di impiantistica alla Magona di Piombino, Sauro Fratoni, e del suo socio Leone Dominici, si è nel frattempo infilata in tutte le produzioni d'eccellenza della Toscana: il minerario, chimico e siderurgico di Piombino, da dove è partita, la nautica dei mega yacht del distretto di Viareggio (Benetti, Ferretti e altri big i suoi clienti), le cartiere lucchesi, il ferroviario della Hitachi di Pistoia, l'ambiente (con il telecontrollo di impianti di gestione di rifiuti e acqua) l'energia (quella da fonti tradizionali ma anche da geotermia), fino all'oil&gas del Nuovo Pignone a Firenze. In una decina di cittadelle dei grandi gruppi sono presenti presidi di Elettromar, che nella zona d'origine, a Follonica, ha uno stabilimento di 3mila metri quadrati.

PER I SERVIZI DI MAGAZZINO A TEMPERATURA CONTROLLATA

# DHL Supply Chain con Sanofi



Nella foto: Il mega-magazzino frigo.

MILANO – La DHL Supply Chain, società del gruppo DHL specializzata nella gestione di servizi logistici integrati per le imprese, estende a Sanofi, una delle principali realtà industriali del settore farmaceutico molto presente in Italia, i servizi logistici dedicati alla gestione dei prodotti che necessitano di temperatura controllata 2/8°C lungo tutte le fasi del processo logistico.

Da quanto dichiarato dal gruppo logistico tedesco, un "magazzino frigorifero" di 6mila metri quadri inaugurato un anno fa che gestisce a 360° il prodotto biotecnologico,

dall'ingresso nello stabilimento fino al momento dell'affidamento al trasporto in un ambiente a temperatura di range costante 2/8°C e che integra inoltre tecnologie innovative, come la serializzazione e soluzioni per la gestione di situazioni multi-temperatura (fino a -20°C e a -80°C) per vaccini e terapie di frontiera.

DHL Supply Chain inoltre - informa ancora il gruppo - con BioPharma Network, il suo nuovo servizio dedicato al trasporto e alla consegna dei farmaci biotecnologici, completa la catena della collaborazione con il gruppo farma-

aceutico, che consiste in circa 285.000 spedizioni annue in tutta Italia attraverso il sito milanese di Settala, garantendo il tracking real time e il monitoraggio della temperatura di ogni singolo collo lungo tutto il processo distributivo; l'unica governance IT presidiata da un team di esperti garantisce il mantenimento della temperatura nel range 2-8°C, consentendo in piena sicurezza anche la rimozione degli imballi isotermitici monouso. Con ciò, a regime, si raggiungerà un abbattimento annuo di circa 150 tonnellate di CO2 a favore dell'ambiente.

NUOVA POLEMICA SUI COSTI DEL SETTORE LOGISTICO SU GOMMA

# Contributo ART dai trasportatori?

La risposta di Uggè (Confrtrasporto)



Paolo Uggè

ROMA – L'Authority dei Trasporti propone un altro contributo dal mondo dell'autotrasporto, ed è subito polemica. Il più diplomatico sembra essere Paolo Uggè: "Possono esserci spazi di colla-



borazione - ha detto - ma bisogna discuterne per trovare soluzioni che siano utili alle imprese e che soddisfino la funzione di regolazione che lo stesso organismo dovrebbe avere".

Il presidente di Confrtrasporto-Concommercio Paolo Uggè ha così risposto a quanto dichiarato, in audizione al Senato dal presidente dell'Authority Nicola Zaccheo in merito a una eventuale

futura richiesta di contributo dal quale attualmente il mondo dell'autotrasporto è esonerato. Zaccheo ha infatti previsto di avviare un'indagine conoscitiva dei trasporti e della logistica per acquisire elementi propedeutici alla definizione di un apparato regolatorio di settore.

"Prima di deliberare qualsiasi richiesta di contributi, sarebbe meglio che il presidente dell'ART avviasse un incontro preventivo con le associazioni che rappresentano il settore dei trasporti - suggerisce Uggè - Spazi di dialogo possono esistere, ma bisogna trovare il punto d'incontro tra le nostre esigenze e quelle espresse da Zaccheo".

"Nel caso questo non avvenisse, le associazioni dell'autotrasporto ribadiscono la propria contrarietà al versamento di contribuzioni".

PMI INSIEME AL MONDO DELLA FINANZA INTERNAZIONALE

# Circle al «Finance Gala & Summit»

GENOVA – Circle S.p.A la PMI innovativa a capo dell'omonimo gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale e nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica, quotata sul mercato Euronext Growth Milan organizzato e gestito da Borsa

Italiana, partecipa al «Finance Gala & Summit», evento organizzato da Integrae SIM, leader in Italia nella finanza straordinaria per le PMI, in programma il 5 maggio a Milano in Via Tortona 27 presso Hangar 21. L'evento ha l'obiettivo di favorire l'incontro e la conoscenza del mondo finanziario con quello enterprise - nello specifico delle piccole e medie imprese - creando connessioni, collaborazioni e

condivisione di progetti e strategie, anche attraverso meeting one-to-one e one-to-many con investitori istituzionali.

Agli incontri parteciperà Luca Abatello, ceo & presidente della Società.

Per partecipare all'evento e per maggiori informazioni: <https://www.financegala.it>.

La presentazione istituzionale sarà resa disponibile il giorno

dell'evento nella sezione Investor Relations/Presentazioni e ricerche del sito [www.circletouch.eu](http://www.circletouch.eu).

La Società, ai sensi dell'art. 17 del Regolamento Emittenti EuroNext Growth Milan, ha provveduto ad aggiornare il calendario degli eventi societari 2021 con indicazione della data in cui si terrà l'evento e disponibile sul sito [www.circletouch.eu](http://www.circletouch.eu) nella sezione "Investor Relations/Eventi societari".

[www.lorenzini-terminal.it](http://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](mailto:info@lorenzini-terminal.it)  
[www.lorenzini-terminal.it](http://www.lorenzini-terminal.it)

IN COLLABORAZIONE TRA ENEL GREEN POWER E GRUPPO SAPIO

## Idrogeno verde dalla Sicilia



SIRACUSA – Il Gruppo Sapio collaborerà con Enel Green Power allo sviluppo del mercato e alla distribuzione ai futuri potenziali clienti dell'idrogeno verde prodotto a Carlentini, in Sicilia vicino al lago di Lentini, nell'ambito del progetto NextHy.

“Nei contesti in cui l'elettrificazione non è facilmente realizzabile l'idrogeno verde è la soluzione chiave per la decarbonizzazione: è a emissioni zero e ha promettenti prospettive di sviluppo. Ecco perché siamo lieti dell'intesa con Sapio. È un accordo che guarda al futuro unendo innovazione tecnologica e produzione sostenibile” ha commentato Salvatore Bernabei, ceo di Enel Green Power.

“Sapio è fortemente impegnata nel contribuire al raggiungimento degli obiettivi SDGs dell'UE

e con questo progetto andiamo concretamente verso uno sviluppo sostenibile del nostro Paese” ha aggiunto Alberto Dossi, presidente del Gruppo Sapio. “L'accordo con EGP ci offre inoltre l'opportunità di integrare l'idrogeno verde nel nostro modello di business, basato su una forte competenza tecnologica sull'idrogeno e sulla sua distribuzione maturata in 100 anni di attività. Così potremo inoltre dare ulteriore supporto alle attività industriali che già svolgiamo in Sicilia”.

Le oltre 200 tonnellate stimate di capacità produttiva dell'innovativo hub siciliano costituiscono oggetto della fornitura annua prevista nell'accordo. Una volta entrato a regime l'idrogeno verde sarà prodotto prevalentemente da un elettrolizzatore di 4 MW, alimen-

tato esclusivamente dall'energia rinnovabile dell'impianto eolico presente, e in parte minore da altri sistemi di elettrolisi testati nella piattaforma.

Lanciato da Enel Green Power a Settembre 2021, l'Hydrogen Industrial Lab di NextHy prevede infatti oltre alla produzione full-scale anche aree dedicate al testing di nuovi elettrolizzatori, di componenti come valvole e compressori e di sistemi innovativi di stoccaggio basati su “mezzi” di accumulo liquidi e solidi. Il tutto con la collaborazione di più di 25 realtà tra partner, stakeholder e startup innovative. L'intero complesso è, al momento, in iter di valutazione di impatto ambientale presso l'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana.

APPROVATO ALLA CAMERA, ARRIVERÀ FORSE IN SETTIMANA

## Decreto rinnovabili, tante novità

ROMA – Viene estesa la possibilità di realizzare impianti rinnovabili nelle aree immediatamente contigue alle zone Industriali: sono semplificate le procedure di autorizzazione per il potenziamento delle installazioni; parte un atteso piano di sviluppo dedicato alle serre fotovoltaiche. Queste alcune delle novità apportate al DL Energia, chiamato anche DL Bollette (decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17), in fase di conversione in legge in Parlamento. Per accelerare i tempi (il Decreto scade il 30 aprile) il governo ha posto la questione di fiducia, votata alla Camera, con 422 voti favorevoli e 54 contrari. Lo scrive “Rinnovabili.it” nella sua news letter della settimana scorsa.

Nel nuovo testo predisposto dalle commissioni all'esame del Senato, sono state introdotte diverse novità, molte delle quali riguardano il capo II del provvedimento “Misure strutturali e di semplificazione in materia energetica”.

Il DL Bollette nasceva già, tra le altre cose, come intervento di sburocrazia per il comparto nazionale delle green energy. Ma il passaggio a Palazzo Montecitorio ha ulteriormente snellito vincoli e iter. Tra le novità introdotte, spicca il differenziamento della procedura di realizzazione per impianti rinnovabili in aree idonee. Nel dettaglio il testo prevede: la Dichiarazione di inizio lavori (DIA) asseverata per impianti fino a 1 MW; la procedura semplificata per quelli tra 1 e 10 MW; l'autorizzazione unica per taglie oltre 10 MW. Tra le aree idonee da privilegiare sono aggiunte quelle a destinazione industriale, artigianale, per servizi e logistica, mentre nella lista fanno la comparsa anche i siti con impianti fotovoltaici già esistenti



e oggetto di interventi di rifacimento, potenziamento o integrale ricostruzione e aggiunta di accumuli.

Il DL Energia introduce la procedura semplificata anche per gli interventi di repowering degli impianti rinnovabili e per la realizzazione degli impianti solari galleggianti di potenza fino a 10 MW. Per questi ultimi è previsto un futuro decreto attuativo che definisca i criteri tecnici. Nel contempo innalza a 20 MW la capacità limite degli impianti fotovoltaici a terra da sottoporre a VIA regionale anziché statale; con possibilità - per alcuni casi specifici - che l'autorizzazione concessa possa valere come variante allo strumento urbanistico. Novità in arrivo anche per l'autoconsumo e le comunità energetiche. Il provvedimento interviene sulle disposizioni della legge di recepimento della RED II, nel dettaglio predispone la possibilità che gli impianti di produzione rinnovabile siano direttamente interconnessi all'utenza del cliente finale con un collegamento diretto di lunghezza non superiore a 10 chilometri. La linea di connessione, se interrata, è autorizzata con le medesime procedure di autorizzazione dell'impianto.

Per il capitolo fotovoltaico ed agricoltura, l'attuale versione del Decreto Bollette rimuove il limite del 10% di superficie per gli impianti agrivoltaici su campi. E introduce una serie di misure per efficientare le serre, favorendo l'installazione di sistemi rinnovabili e la loro trasformazione in strutture di produzione e

di condivisione dell'energia. Tra le altre cose, incentiva il rinnovamento delle coperture serricole con impianti fotovoltaici semitrasparenti e quello dei sistemi di coltivazione mediante l'introduzione di metodi “fuori suolo” in ambiente protetto.

Ma una delle modifiche più interessanti riguarda il GSE e la possibilità che il Gestore offra un servizio di ritiro e di acquisto di energia elettrica da fonti rinnovabili, mediante la stipulazione di contratti di lungo termine di durata pari ad almeno tre anni. Destinandola a prezzi agevolati in priorità ai clienti industriali energivori, alle piccole e medie imprese e alle aziende attive in Sardegna e Sicilia. Il Ministero della Transizione Ecologica avrà 90 giorni dall'approvazione della legge per stabilire i prezzi a cui rivedere l'energia alle aziende.

Tra le novità, il provvedimento dispone che per gli impianti di accumulo idroelettrico attraverso pompaggio puro l'autorizzazione sia rilasciata dal Ministero della Transizione Ecologica, sentito il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e d'intesa con la regione interessata. E promuove la valorizzazione dei sottoprodotti agroindustriali allargando la gamma delle biomasse impiegabili ai fini della produzione di biogas e biometano. Infine disciplina che a decorrere dal 2023 la quota di biocarburanti liquidi sostenibili utilizzati in purezza sia pari ad almeno 500.000 tonnellate ed è incrementata di 100.000 tonnellate all'anno nel successivo triennio.

DALL'INIZIO DEL MESE DI MAGGIO VIA LIBERA SECONDO LA LEGGE

## Aragosta, pesca (ma anche protezione)



Nella foto: Giorgio Romano, pescatore di Capraia.

CAPRAIA ISOLA – È ancora, insieme alle altre isole del Tirreno, il campo “di caccia” privilegiato per la pesca all'aragosta, ovvero il più prelibato tra i grandi crostacei del mare. Nome scientifico “Palinurus vulgaris”, aspetto quello di un gigantesco gamberi cazzat, peso fino a 6 chilogrammi, aspettative divine - senza subacquei né polpi nelle vicinanze - anche una sessantina d'anni. La sua crescita è incessante tanto che può mutare la sua corazza chitinoso anche una decina di volte all'anno:

poiché la nuova corazza impiega qualche giorno per indurirsi, nel periodo dopo la muta l'aragosta è particolarmente inerte, ma non è nemmeno gustosa per i nostri palati.

Si ritiene che le aragoste migliori siano quelle del Mediterraneo, in particolare nelle acque delle isole e della Sardegna.

Come molti animali marini, l'aragosta è oggi sottoposta a pesanti stress di pesca, sia con le nasse che in particolare con le reti da posta. Si stanno facendo avanti sistemi

di allevamento che rappresentano una forma di protezione e possono

anche dare il via a sistemi di ripopolamento.

PER ORMEGGIARE SENZA ANCORARSI SULLA PRATERIA DI POSIDONIA

## Meloria, torna il parco boe Assonautica

PISA – L'Area Marina Protetta delle Secche della Meloria, storico sito davanti al porto di Livorno a circa 3 miglia dall'uscita dallo stesso, ha deciso di ripristinare il parco boe realizzato dalla Provincia di Livorno o con l'Assonautica e Marevivo quando ancora le secche erano “libere” da vincoli naturalistici. La Provincia, allora presieduta da Claudio Frontiera, si era resa protagonista del parco boe per la salvaguardia della posidonia in loco. Nel periodo compreso della prima decade degli anni 2000 il sistema delle boe e la relativa catenaria fu gestito dalla stessa Assonautica livornese con i suoi volontari di Marevivo, insieme ad altre iniziative come un famoso ed attrezzatissimo concerto della fanfara dell'Accademia Navale sullo scoglio nelle giornate a cavallo di Ferragosto.

Il primo campo-boe realizzato - riferisce oggi la direzione dell'Area Marina Protetta - rientrava sempre nelle finalità di tutela ambientale di quest'area, ed in particolare si configurava come un primissimo intervento rivolto alla salvaguardia delle praterie di Posidonia Oceanica, per le quali è oggi ampiamente dimostrato dagli studi effettuati che costituiscano il principale e più importante habitat marino di quest'area, tali da essere ricono-



Nella foto: La vecchia torre delle Secche della Meloria.

sciuto anche come “Habitat prioritario” dalle Direttive Europee per la Rete-Natura 2000 (codice I120).

La formazione di campi-boe per ormeggio da diporto - sottolinea ancora la direzione dell'area della Meloria - riduce infatti le attività di ancoraggio e dunque possono contenere, o pressoché annullare, gli stress sui fondali dovuti alle masse ed alle azioni delle ancore, con conseguente riduzione degli impatti sugli organismi viventi che popolano gli ambienti di fondale

marino, tra i quali, nel caso della Meloria, principalmente la pianta della posidonia con gli organismi ad essa collegati.

Come detto il primo campo-boe è stato gestito per qualche stagione, poi è subentrata l'area protetta e il rapporto con la Provincia non è stato più rinnovato.

L'intervento di ripristino risulta pertanto una sostanziale manutenzione dell'impianto di base del campo-boe preesistente.

È stato effettuato uno specifico

sopralluogo di verifica insito da parte di questo ente gestore dell'AMP nel marzo scorso, durante il quale è stato rilevato che risultano tuttora presenti ed in discreto stato di conservazione tutti i corpi morti di fissaggio al fondale e la catenaria di fondale ad essi collegata, sulla quale possono essere legate le opportune boe di ormeggio. L'operazione sta già partendo, sempre con la collaborazione dell'Assonautica e dei Vigili del Fuoco subacquei di Livorno.

SECONDO LE ULTIME INDISCREZIONI NEL CAMPO DELLA DIFESA

# WASS e OTO Melara per il tank europeo?

Le due aziende italiane di Livorno e La Spezia sarebbero fondamentali per il progetto al momento solo franco-tedesco



Nella foto: Il prototipo del nuovo tank europeo.

L'annuncio dei piani di riarmo della Germania, che ha stanziato 100 miliardi per rafforzare l'esercito in risposta all'invasione russa dell'Ucraina, hanno spinto le azioni delle aziende europee del settore difesa. Il che lascia aperta l'ipotesi che Leonardo, il grande gruppo franco-italiano del settore, chiuda l'ipotesi di vendere ai tedeschi la OTO Melara di La Spezia e la WASS (ex Whitehead) di Livorno come era stato ventilato fino allo scorso gennaio.

Secondo il Financial Times è probabile che il nuovo impegno tedesco nella difesa acceleri anche i piani per il programma di carro armato di prossima generazione franco-tedesco, Mgecs. Quest'ultimo è guidato da un consorzio composto dalla tedesca Rheinmetall, da Kmw e dalla francese Nexter.

Allo stesso tempo, "si manifesta l'esigenza dell'industria della Difesa di non restare entro i confini dei singoli Paesi ma di avere respiro europeo e si muove lo scacchiere delle aziende del settore, mentre diviene sempre più concreta la possibilità di creare un polo industriale europeo della Difesa" - rileva il Sole 24 Ore - "Polo su cui sta ragionando da tempo il gruppo Le-

onardo e del quale potrebbe essere partner la divisione sistemi di difesa dell'azienda italiana, composta dalla spezzina OTO Melara e dalla livornese WASS (Whitehead Alenia Sistemi Subacquei), che potrebbero partecipare alla creazione di un grande gruppo europeo nei sistemi d'arma", ipotizza il quotidiano confindustriale.

Tesi sostenuta anche dal Center for European Policy Analysis (CEPA). In un articolo di inizio febbraio, il think tank con sede a Washington sostiene che "il progetto Mgecs potrebbe trarre vantaggio dal coinvolgimento di altri paesi europei. Un paese con uno stretto interesse in questo è l'Italia, una potenza europea con una forte base industriale della difesa". Anche l'Italia sta cercando la sostituzione del suo principale carro armato, l'Ariete, intorno al 2035, che coincide con la linea temporale Mgecs.

A guida tedesca, Mgecs è una delle due collaborazioni tra Francia e Germania sulla difesa, che mira a sostituire entro il 2035 i Leclerc francesi e i Leopard 2 tedeschi. Il programma è frutto della cooperazione tra Rheinmetall, KMW e Nexter Systems, lanciato nel 2017. Il secondo programma è il Future

Combat Air System (Fcas), guidato dalla Francia, a cui ha aderito anche la Spagna.

Sia l'Italia sia la Polonia hanno ripetutamente chiesto di aderire al programma Mgecs, ma Parigi e Berlino hanno voluto mantenere il progetto esclusivamente bilaterale fino allo sviluppo di un prototipo.

Attualmente, il programma ha completato le prime due fasi e Francia e Germania hanno fin qui stanziato identici budget per coprire gli studi iniziali.

Ma la guerra in Ucraina potrebbe rilanciare le opzioni di una maxi alleanza.

Secondo il CEPA, "a livello industriale, l'Italia può offrire capacità tecnologiche per rafforzare il prossimo carro armato europeo. Il possibile ingresso di OTO Melara e WASS nel progetto, fornendo sensori ed elettronica, potrebbe portare le competenze italiane direttamente nel progetto, dando voce anche all'Italia nella fase di sviluppo. Ne gioverebbe sia l'Italia che l'Europa in due modi".

In primo luogo, sottolineano gli analisti del centro studi americano, "l'ingresso dell'Italia nel progetto con il Cio (il consorzio tra Leonardo con OTO Melara e Iveco Defence Vehicles) beneficerebbe di decenni di esperienza nello sviluppo di veicoli terrestri. In secondo luogo, rafforza ulteriormente il carattere europeo del progetto aggiungendo l'Italia come un altro contributo politico e industriale".

Inoltre, come tutti i progetti multinazionali, ripartirebbe i costi di sviluppo, stimati in 1,8 miliardi di dollari fino al 2028.

Per il Sole 24 Ore, "un'integrazione di OTO Melara e WASS con Knds andrebbe appunto nella direzione di creare quel grande gruppo europeo integrato cui si è fatto cenno, leader nei sistemi d'arma e con una forte presenza industriale, tecnologica e

societaria nei tre maggiori mercati (italiano, francese e tedesco). Un polo che avrebbe, tra l'altro, la capacità di soddisfare i requisiti per la realizzazione dei nuovi mezzi terrestri dell'esercito italiano e, al contempo, di guidare il programma del nuovo carro armato europeo".

E Leonardo sta registrando aumenti in Borsa con conseguente valorizzazione di OTO Melara e WASS. Quindi il gruppo capeggiato da Alessandro Profumo potrebbe essere partner del gruppo senza dover cedere le sue controllate, ma semplicemente una quota. Ricordiamo che per le controllate di Leonardo



avrebbe fatto un'offerta anche Fincantieri secondo fonti stampa.

Infine, "l'Italia, mantenendo stabilimenti, tecnologie, personale specializzato e proprietà intellettuale dei suoi prodotti, guadagnerebbe un ruolo nel programma per il carro europeo e potrebbe ritagliarsi, al contempo, una mission industriale specifica, con responsabilità

progettuali e di sviluppo di nuovi prodotti, nel campo dei mezzi da combattimento terrestre e nella loro commercializzazione" sottolinea il quotidiano confindustriale. Dunque si delinea così per l'Italia, tramite Leonardo, la partecipazione al programma Mgecs con una quota del 15%. E prenderebbe vita così un polo europeo della Difesa.

DOPO IL TEMPORANEO DOWN TIME DELLA SETTIMANA SCORSA

## Catena digitale e blocchi



MILANO - "Il momentaneo blocco dei circuiti di pagamento avvenuto la settimana scorsa - ha dichiarato Pierguido Iezzi, ceo di

Swascan (Gruppo Tinexta) - come è stato confermato dal Gruppo Nexi, è stato causato da un problema tecnico originato da uno dei fornitori

all'interno della lunga supply chain che governa i vari sistemi critici ai quali affidiamo i servizi della nostra quotidianità".

La catena del valore digitale che è ormai punto di attenzione in termini di rischio cyber war (Decreto Ucraina), cyber crime e di Business Continuity. "Di fatto - prosegue Iezzi - è qualcosa che abbiamo già visto nelle scorse settimane in altri casi analoghi. La necessità di garantire la disponibilità continua dei propri servizi è ormai imprescindibile per ogni tipo di organizzazione. Casi come questo - conclude il ceo di Swascan - ci ricordano di come le interruzioni non siano sempre necessariamente legate allo spettro degli attacchi di cyber war e cyber crime, ma anche a casi di semplice down time tecnico legate alla complessità, sempre crescente, delle catene del valore".

PRESENTATO A SINGAPORE UN SERVIZIO REGOLARE GIÀ IN FASE SPERIMENTALE

## Drone-to-ship: non più fantascienza

SINGAPORE - Fino a ieri i droni erano sostanzialmente piccoli giocattoli, oppure strumenti da guerra guidati anche da centinaia di chilometri di distanza. Sotto quest'ultimo aspetto la guerra in Ucraina sta confermando la loro letalità, sia come vettori d'arma che come aerei spia.

Ma che si sia aperto anche un settore logistico di pace non c'è alcun dubbio: anche in vista dei tanti esperimenti portati avanti dalle grandi catene di vendita via internet, che sempre più si avvicinano a servizi di consegna a domicilio di pacchi fino a qualche chilo di



peso. Fece sensazione, qualche mese fa, la presentazione Livorno di una proposta di servizio con droni tra Livorno e l'isola di Gorgona per fornire materiali farmaceutici urgenti alla locale casa di pena.

Adesso arriva la conferma che le proposte stanno crescendo: e che uno degli obiettivi è costituito dalle navi, sia ferme in rada sia in navigazione costiera. Alla Singapore Maritime Event 2022 Thome Group e Wilhelmshen Ship Agency hanno presentato il progetto di consegne shore-to-ship già in fase di sperimentazione, che diventerebbe operativo entro la fine dell'anno. Il limite di peso sarà attualmente di 10 kg, ma si stanno già realizzando droni con maggiore portata: si parla nel giro di un paio d'anni di arrivare a portate intorno ai 200 kg.

# SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

## MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!

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

**Ship's Agents & International Forwarders since 1886**

**international forwarders**

**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

PER GLI APPASSIONATI DEL SILENZIO SUL MARE

## Silent Craft, lo yacht elettrico



VIENNA - È l'ultima proposta di un cantiere austriaco, Silent Craft, che nel suo stesso nome ha creato i motivi di esistere: il silenzio nella

navigazione, per sentire soltanto il rumore del mare. Questo nuovo modello è realizzato interamente in alluminio, con due vantaggi: il peso

ridotto e la totale modularità degli interni, che possono essere costruiti sulle esigenze dell'armatore, senza modificare la struttura portante né il layout. Il tutto in 24 metri fuoritutto, con una grande area esterna che comprende anche la prua arredabile con poltrone e cuscini, e un doppio tettuccio, quello superiore interamente coperto da celle solari. Le batterie che forniscono energia ai motori elettrici sono al litio (160 kWh): la motorizzazione elettrica, sottolinea il costruttore, consente di navigare ed ancorare anche in aree di protezione ambientale come i parchi marini. Tutte le utenze di bordo non hanno emissioni esterne.

Questo yacht può essere motorizzato, in alternativa, anche con un sistema ibrido che consente di navigare con motori tradizionali utilizzando la propulsione elettrica solo nelle aree "sensibili".

NEL MONDO DEI MEGA-YACHTS CON LUSBEN

## Sempre più "refitting"



Nella foto: Un'operazione alla Lusben.

LIVORNO - Il refitting, ovvero l'arte di intervenire su yacht esistenti per migliorare, risistemare, riarredare. Malgrado la crisi il mondo dei mega-yacht continua ad essere sotto pressione per gli ordini di nuove costruzioni e quindi, per avere un nuovo scafo completo, gli armatori devono mettersi in coda e aspettare. Per questo motivo - scrive "Daily Nautica" sul web - sono sempre di più gli armatori che preferiscono sottoporre a refitting imbarcazioni già presenti sul mercato.

È il caso del proprietario del "Masquenada", l'imprenditore italiano

Pier Luigi Loro Piana, la cui barca da regata e da crociera "My Song" era caduta in mare dal ponte di una nave durante un fortunale nel Golfo del Leone. Il suo nuovo megayacht di 51 metri, il "Masquenada" appunto, è stato ricondizionato secondo le sue esigenze.

Il tutto grazie alla professionalità e alla competenza del cantiere Lusben di Livorno, con sede anche a Viareggio e nel porto di Varazze, nell'ex area dello storico cantiere Baglietto, dove è stato oggetto di attenzioni anche il m/y "Aldebaran Primo", un Codecasa di 42 metri



costruito nel 2002 e dotato di scafo in acciaio e sovrastruttura in lega leggera. Interventi avvenuti sotto la supervisione del suo comandante, Gino Bellomo, un uomo che vanta lustri al comando di importanti yacht.

"Lo scorso anno - ha dichiarato Bellomo a Daily Nautica - abbiamo eseguito una prima parte di importanti lavori di refitting nel cantiere di Viareggio, dove sono state sostituite alcune lamiere dello scafo sulla linea di galleggiamento, ripristinate e rese più accessibili tutte le linee delle acque grigie e nere ed è stata effettuata la revisione delle taniche dell'acqua dolce, per cui è stato necessario un accesso in carena. Non meno impegnativa è stata poi la rimozione della corrosione e la pitturazione della sentina, il ricondizionamento dell'opera viva, delle eliche, delle assi, delle prese a mare, la protezione catodica, la pitturazione e altri interventi migliorativi della sicurezza e della gestione dell'imbarcazione. Nel cantiere di Varazze, invece, siamo tornati in secca per le vigilanze di garanzia dei lavori e per preparare la barca alla stagione croceristi".

PER SENTIRSI SICURI SU TUTTI I TIPI DI FONDALE

## Le ancore a "tenuta incrementale"



MILANO - Il sito F&B Yachting, vera bottega degli accessori nautici sul web, propone in questi giorni le Mantus M1 e M2, due delle tre ancore al mondo a tenuta dinamica incrementale (la terza è la Ultra).

"Tenuta Dinamica Incrementale" vuol dire che, a differenza di tutte le altre ancore a tenuta statica:

1. Fanno testa con estrema facilità in ogni fondale penetrabile.
2. Se ricevono un tiro più forte della loro tenuta statica, non arano e si infilano ancor più nel fondale trovando via via un punto di tenuta statica sempre più alto.
3. Se c'è un giro di vena che le fa ruotare, a differenza delle ancore a tenuta statica non spedano e possono fare 360° + 360° infinite volte senza mai mollare.

Sono particolarmente adatte e gommoni, cabinati a vela di medie dimensioni, gozzi e con la giusta catena a scafi vari fino a 6/8 tonnellate.

CON QUESTO NUOVO GIGA-RIB DA 15 METRI

## Pirelli punta al massimo

MILANO - Sarà già disponibile per la stagione nautica il nuovo Rigid Inflatable Boat del marchio storico Pirelli, il 15 metri Pirelli 50, ovviamente più che cabinato e più che prestazionale. Realizzato da Tecnorib, viene accreditato per 50 nodi di velocità massima con due Mercury Verado da 600 Cv ciascu-



no. All'interno ci sono due cabine doppie, di cui la matrimoniale a prua, una zona toilette completa e una cucina con frigo, fornelli e ripostigli. I serbatoi della benzina

tengono 1600 litri, quello dell'acqua 400 litri. Sarà disponibile anche una motorizzazione entrobordo. Inutile parlare di prezzo: se lo chiedete vuol dire che non potete permettervelo...

NELLE ACQUE DEL MAR TIRRENO CON L'ACCADEMIA NAVALE

## Da oggi la Settimana Velica Internazionale



Nelle foto: Gli Optimis per i ragazzini e la lezione della Misericordia all'Assonautica.

LIVORNO - Dopo le cancellazioni dovute al Covid, da oggi sabato 23 aprile al 1 maggio torna la Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno, una delle più intense settimane di regate del calendario velico nazionale.

Come abbiamo già scritto nei giorni scorsi, oltre alle derive, alle classi moderne e una lunga regata d'altura, saranno due le giornate, sabato 30 aprile e domenica 1 maggio, riservate alle imbarcazioni a vela d'epoca, classiche e

tradizionali, che potranno sfidarsi in occasione della "Regata delle Vele d'Epoca".

In totale nella Settimana saranno dodici le regate previste a cui prenderanno parte equipaggi provenienti da 15 nazioni di 4 diversi continenti, per un totale di 1000 regatanti. La SVI, che non è solo vela, vedrà Livorno animarsi con la presenza di molti eventi culturali e sociali: il concorso artistico "Il mare, le vele", la gara automobilistica Piombino-Livorno, la possibilità di visitare il faro di Livorno,



i musei della città e una nave a vela della Marina Militare.

I circoli velici livornesi hanno già predisposto sia i campi di regata sia la ricettività per barche ed equipaggi. Anche le associazioni di volontariato sono impegnate. Come la Misericordia di Livorno che nei giorni scorsi ha "rinfrescato" le lezioni di pronto soccorso per eventuali velisti caduti in mare, con l'utilizzo di defibrillatori automatici (in dotazione ai circoli) e simulazioni di massaggio cardiaco.

## Vele d'Epoca, così il loro Trofeo

LIVORNO - Da venerdì 29 aprile a domenica 1 maggio una flotta di barche a vela storiche si radunerà presso il Marina Cala de' Medici di Rosignano Marittimo, 20 chilometri a Sud di Livorno, per partecipare alla "Regata delle Vele d'Epoca". Due le regate in programma, nelle giornate di sabato 30 aprile e domenica 1 maggio, che si svilupperanno su percorsi costieri selezionati dal Comitato di Regata in base alle condizioni meteorologiche. Sabato sera alle ore 18, presso lo Yacht Club Cala de' Medici, si terrà il Crew Party per armatori ed equipaggi, mentre domenica pomeriggio alle ore 17 si svolgeranno le premiazioni nel piazzale dell'Accademia Navale di Livorno. Tra gli sponsor e i sostenitori della Settimana Velica Internazionale Neri, Benetti, Drass, Marina Cala de' Medici, Sitep Italia, Leonardo, BNL e Nautor's Swan.

Immutate le categorie di imbarcazioni ammesse alla "Regata delle Vele d'Epoca": Yacht d'Epoca (varo antecedente al 1950), Yacht Classici (varo antecedente al 1976), Spirit of Tradition, Vele Storiche e Swan Classic, le barche in vetroresina che hanno fatto la storia del cantiere finlandese Nautor. La Marina Militare prevede

di schierare sulla linea di partenza Artica II, lo yawl del 1956 vincitore nello stesso anno della regata Torbay-Lisbona e Grifone, il 5.50 Metri S.I. (Stazza Internazionale) costruito in Svezia nel 1963, piazzatosi quinto alle Olimpiadi di Tokyo nel 1964 e Campione del Mondo a Napoli nel 1965. Indimenticato l'equipaggio dell'epoca, composto dal futuro ammiraglio Agostino Straulino, oro olimpico nella classe Star a Helsinki nel 1952, Massimo Minervini e Bruno Petronio. A queste dovrebbero aggiungersi il classe "Palinodie" Penelope del 1965, progettato dagli statunitensi Sparkman & Stephens e costruito presso l'Arsenale della Marina Militare della Spezia insieme alle gemelle Nausicaa, Calypso e Galatea. Nel 2013 Penelope è stata restaurata dal Cantiere Navale Del Giudice di Caprera. Infine Chaplin del 1974, donata nel 2008 alla Marina Militare dalla famiglia genovese Novi, vincitrice l'anno successivo del prestigioso Trofeo Panerai Classic Yachts Challenge. Se le condizioni lo consentiranno anche Nave Italia, il brigantino goletta lungo 61 metri legato alla Fondazione Tender To Nave Italia, già presente a Livorno in occasione della Settimana Velica,

potrebbe raggiungere Cala de' Medici per salutare dal mare i regatanti. L'anno prossimo questo veliero della Marina Militare si appresta a compiere 30 anni dal varo.

Tra le barche associate alle Vele Storiche Viareggio che regateranno in occasione della "Regata delle Vele d'Epoca" anche Ilda (1946) del presidente VSV Gianni Fernandes, il Camper & Nicholson's Barbara del 1923, che il prossimo anno celebrerà 100 anni dal varo, l'8 Metri S.I. Margaret del 1926 e Kerkyra II (ex Ardi) del 1968, vincitrice in Spagna nel 2018 della Copa del Rey, sulla quale regata e vinceva Agostino Straulino insieme all'armatrice Marina Spaccarelli Bulgari, la nota imprenditrice della gioielleria di lusso.

L'organizzazione della "Regata delle Vele d'Epoca", oltre alla Marina Militare, sarà curata dalla Lega Navale Italiana Sezione di Livorno e dallo Yacht Club Cala de' Medici, con il coinvolgimento dell'Associazione Vele Storiche Viareggio e dell'AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca) per l'eventuale stazzatura delle barche. La manifestazione rappresenta la prima imperdibile.

GRANDE ATTESA PER LA KERMESE MUSICALE DI OLBIA

## Tutti al Red Valley Festival

10% di sconto sulle navi Grimaldi per chi assisterà al grande festival sardo



NAPOLI – Tornano le vibrazioni del Red Valley Festival, la grande kermesse musicale in programma ad Olbia dal 12 al 15 agosto prossimi, con un ricchissimo calendario di ospiti internazionali. Il primo artista a salire sul palco dell'Olbia Arena sarà Blanco, vincitore del Festival di Sanremo 2022, seguito il giorno successivo dal DJ Martin Garrix. Il 14 agosto sarà la volta di Dimitri Vegas e Like Mike, per chiudere con le leggende del rap italiano Fabri Fibra e Marracash che suoneranno il giorno di Ferragosto come la band Pinguini Tattici Nucleari.

Per raggiungere l'isola, si potrà viaggiare a bordo delle accoglienti ed eleganti navi Grimaldi Lines, che renderanno piacevole e divertente anche la traversata verso il concerto del proprio artista preferito.

La flotta Grimaldi Lines è composta infatti da traghetti e cruise ferry di ultima generazione, che si distinguono per la qualità del servizio offerto. Il top dell'accoglienza è

rappresentato dalle due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, che servono la tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona e viceversa, e dalle gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa, impiegate sulla linea Livorno-Olbia e viceversa.

La Compagnia di Navigazione offre a tutti i fan uno sconto del 10% (diritti fissi esclusi) per prenotazioni dal 20 aprile al 15 agosto 2022 e partenze tra il 6 e il 21 agosto 2022 su tutti i collegamenti marittimi da e per la Sardegna.

La promozione è cumulabile con altre offerte attive al momento della prenotazione, ma non con altre convenzioni, tra cui quelle per i residenti o derivanti da altre partnership. Tutti i dettagli sullo sconto sono disponibili nella sezione "partner" del sito ufficiale Grimaldi Lines.

Per usufruire dell'agevolazione Red Valley Festival, è possibile prenotare online all'indirizzo [www.grimaldi-lines.com](http://www.grimaldi-lines.com), via mail

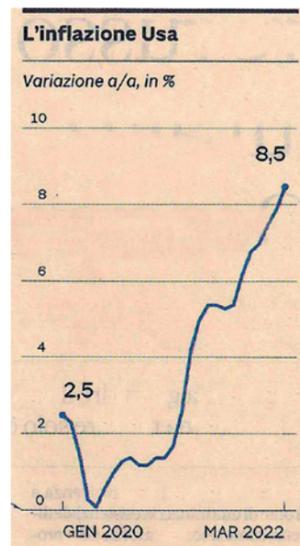
all'indirizzo [info@grimaldi.napoli.it](mailto:info@grimaldi.napoli.it), tramite il call center al numero 081496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours, indicando il codice sconto dedicato ai fan degli artisti e trasmesso dagli organizzatori dell'evento musicale.

Le tratte Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia e viceversa consentono di raggiungere comodamente l'Arena del Red Valley Festival. La Compagnia di Navigazione, inoltre, collega al continente tutti i principali porti del Nord e del Sud dell'isola: a queste due linee se ne affiancano infatti altre sette (Savona-Porto Torres e Savona-Cagliari a partire dal 16 maggio, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Cagliari, Civitavecchia-Arbatax, Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari e viceversa), oltre alla Barcellona-Porto Torres e viceversa che serve il mercato spagnolo.

## L'inflazione spaventa l'economia degli USA

WASHINGTON – Solo smartphone ed auto non crescono di prezzo, per il resto è il picco degli ultimi trent'anni: i prezzi corrono negli USA e l'inflazione non è molto lontana quella che ci raccontano per l'Italia: siamo - secondo il grafico qui allegato - addirittura all'8,5% in marzo. Anche se gli analisti sostengono che in aprile c'è stato un leggero calo, che potrebbe continuare nei prossimi mesi, il dato è pauroso. Nell'economia globale non può non riflettersi anche sulla vecchia Europa, come ha già creato conseguenze in Giappone, dove lo yen è in caduta libera con i prezzi all'ingrosso aumentati anche del 9% annuo. In India gli aumenti sono al 7% e nelle altre economie asiatiche, per quello che si sa, non va meglio.

L'inflazione USA ha già impoverito molti lavoratori. I salari sono calati in chiave reale quasi del 3% e il costo della vita viene monitorato in base al costo della benzina, che non è mai stato così alto da almeno vent'anni. Tra l'altro gli americani hanno come abitudine di ricorrere quasi totalmente ai prestiti bancari e



la stretta non li aiuta a guardare bene il domani. Dal che deriva anche la perdita di consensi dell'attuale amministrazione Biden.

DALLA FIERA DI MILANO PER LA LOGISTICA DELLE MERCI

## Transpotec Logitec e caro gasolio

MILANO – Fiera Milano è pronta alla nuova edizione di Transpotec Logitec, che si terrà dal 12 al 15 maggio con circa 400 espositori internazionali e partecipazione di politici, aziende trasportistiche ma anche rappresentanti del governo. La Fiera torna a offrire un



panorama di quella che è l'Italia del trasporto merci, con tutte le sue varianti: trasporto su gomma, trasporto su ferro, su nave e aereo. Ognuno dei settori ha le sue

importanti proposte, ma su tutti gravano oggi le incognite dei costi dei carburanti, e addirittura sul loro possibile razionamento. Nel presentare la rassegna, anche

la stampa economica nazionale ha messo l'accento sulle difficoltà delle piccole e medie aziende trasportistiche a sostenere i continui aumenti del costoso carburante. Alla vigilia della Pasqua malgrado gli interventi del governo, fare il pieno di gasolio per un TIR comportava una spesa vicina ai 1200 euro (Il Sole24Ore). E poiché oltre 50 mila delle 100 mila imprese di autotrasporto su gomma appartiene al range delle imprese individuali, è chiaro che non tutte hanno in cassa quanto serve per l'attività quotidiana. Senza contare che i grandi clienti spesso ritardano i pagamenti, aumentando le difficoltà. Dalla fiera di Milano si attendono anche interventi importanti a sostegno della transizione ambientale: nella fattispecie a sostegno del rinnovo del parco mezzi pesanti, che risulta essere oggi tra i più vecchi d'Europa, con un'età media di 14 anni ed alcuni mezzi anche oltre i vent'anni di onorata attività.

DAL CONSORZIO NAZIONALE PER IL RECUPERO E IL RIUTILIZZO

## Bonus sul riciclo del polietilene

MILANO – Il caro energia non deve fermare il processo di economia circolare. Ne è convinto il consorzio Ecopolietilene, realtà impegnata nella gestione dei beni in polietilene, che ha deciso di sostenere le imprese che trattano e riciclano questi rifiuti riconoscendo loro un bonus aggiuntivo una tantum sul contributo per i processi di recupero. L'iniziativa, che è stata avviata nelle scorse settimane dal consorzio nazionale, vuole essere un concreto sostegno alla propria filiera.

«Per il primo trimestre 2022 abbiamo deciso di destinare agli impianti un bonus straordinario pari al 20% del contributo di gestione», annuncia Giancarlo Dezio, direttore generale del consorzio Ecopolietilene. «È stata una scelta necessaria per non interrompere il flusso circolare di questi rifiuti, ma è stato anche un segnale, doveroso e concreto, per non vanificare gli sforzi fatti».

A fronte dei rincari energetici che hanno interessato carburanti, gas ed elettricità, il consorzio Ecopolietilene pone una questione di priorità. «Abbiamo monitorato il pesante impatto che la dinamica dei prezzi dell'energia e dei carburanti sta avendo sull'intera filiera del recupero di beni in



Giancarlo Dezio

polietilene», prosegue Dezio. «Così, per andare incontro alle difficoltà crescenti che si sono manifestate e per non vanificare il lavoro fatto per creare una reale economia circolare, Ecopolietilene ha voluto riconoscere un importo una tantum a copertura parziale dell'incremento di costi sostenuti in conseguenza degli straordinari avvenimenti che stanno caratterizzando il mercato. Tutto questo, senza gravare sulle imprese consorziate: è infatti rimasto invariato l'ecocontributo che i produttori ci riconoscono per la gestione dei beni in polietilene». Aggiunge: «La sostenibilità della nostra filiera è necessaria al

fine di poter proseguire in quella transizione ecologica che è la strada per il futuro».

Gli impianti che beneficeranno del bonus deciso da Ecopolietilene sono complessivamente 18: di questi, 16 si occupano della selezione dei rifiuti e due della trasformazione dei beni in polietilene, opportunamente trattati, in granulato, ovvero la materia prima seconda che può essere impiegata nei processi produttivi di nuovi prodotti.

Conclude Dezio: «I beni in polietilene rappresentano un'importante risorsa per la loro grande diffusione e per la loro capacità di essere riciclabili al 100%».

Ecopolietilene - consorzio per il riciclaggio dei rifiuti di beni in polietilene, Ecopolietilene è un sistema autonomo, senza fini di lucro e riconosciuto dal Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare. È composto dalle aziende produttrici, dai distributori e dai riciclatori dei beni in polietilene e nasce dalla professionalità e dal know-how nella gestione dei rifiuti maturata dal Sistema Ecolight, al quale fanno riferimento il consorzio Ecolight ed Ecolight Servizi, società che si occupa della gestione integrata dei rifiuti professionali generati dalle aziende.

DALLA DOGANA E DALLA FINANZA DELL'AEROPORTO PISANO

## Scoperto "tesoretto" al Galilei



PISA – Nell'ambito del contrasto alle violazioni della normativa

valutaria, i funzionari dell'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli

(ADM) di Pisa in servizio presso la Sezione Operativa Territoriale dell'Aeroporto "G. Galilei" di Pisa, in collaborazione con il gruppo della Guardia di Finanza di Pisa, hanno rinvenuto denaro contante non dichiarato per un valore complessivo di 43.460 euro.

Il denaro è stato ritrovato nel bagaglio a mano, occultato tra i vestiti in pacchetti di plastica sottovuoto, di una cittadina della Repubblica Dominicana in partenza per la Spagna, dove risiede.

La passeggera ha usufruito del pagamento dell'oblazione immediata previsto dall'art. 7 comma 1 del D.Lgs. n. 195/2008 e ss.mm., provvedendo contestualmente al pagamento dell'importo di 5.019 euro.

UN WEBINAR IN APERTURA DELL'ASSEMBLEA DI SOS-LOGISTICA

## Sostenibilità della catena trasporti

MILANO – Si terrà mercoledì prossimo 27 aprile in apertura dell'assemblea annuale dell'associazione SOS-Logistica uno speak di Patrizia Giangualiano sul tema: «Quando la sostenibilità è più di una missione: nuovi modelli di leadership per l'applicazione dei fattori ESG», l'intervento è previsto dalle 17.

Laureata in economia e Commercio all'università Luigi Bocconi, Patrizia Giangualiano ha lavorato per molti anni nella consulenza strategica, in Italia e all'estero, a supporto di imprese, banche e compagnie di assicurazioni, coordinando la redazione di piani industriali, ristrutturazioni aziendali e progetti di corporate governance, analisti dei



Patrizia Giangualiano

rischi e sistemi di controllo. Attualmente è independent director di società quotate e non

con incarichi in Comitati Rischi, Sostenibilità, Remunerazioni e parti correlate.

CAROLI



Hotels

**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](http://www.nerigroup.net)  
[info@nerigroup.net](mailto:info@nerigroup.net)

la pagina dei **lettori**

## Chi e come ha affondato l'incrociatore "Moskva"?



La domanda riguarda più il settore militare che non il nostro; però sempre di navi si tratta, dunque proviamo a rispondere all'interrogativo che ci hanno fatto arrivare alcuni lettori:

Com'è possibile che un incrociatore moderno, pieno di sistemi antimissile (così hanno detto le TV) sia stato colpito e affondato da due vecchi missili?

In effetti sarebbero stati due missili antinave ucraini Neptune - di origine sovietica - a colpire e affondare il Moskva al largo di Odessa. Si tratta di missili cruise abbastanza anziani, anche se probabilmente ammodernati nell'elettronica di guida. Hanno un raggio d'azione di circa 280 km, velocità piuttosto modesta di circa 900 km/h e una testata esplosiva di poco più di 140 kg: non certo letale per un moderno incrociatore, salvo non colpisca e faccia saltare le munizioni di bordo, come sembra sia avvenuto.

L'incrociatore Moskva, costruito nel 1979 ma rammodernato nel 2000, era dotato di un sistema di difesa a tre livelli in grado di respingere un attacco missilistico sia aereo che subacqueo. Tralasciando i missili di difesa per sottomarini, questi servono a intercettare missili antinave superficie-superficie.

- Missili superficie-aria a lungo raggio S-300F, con potenziali 64 missili a bordo, con una gittata possibile oltre i 100 Km.
  - Missili Gecko a corto raggio, due lanciatori, con una gittata fino a circa 15 Km.
  - 6 Mitragliere Ak-630 (con un calibro da 30mm) con una portata di circa 4 Km.
- Gli Ak-630 sono un sistema missilistico di difesa antiaerea a corto raggio, Close-In

### Alla prova

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.

Weapon System (CIWS) in grado di abbattere un missile o un aereo; può colpire qualunque cosa si avvicini e voli addosso. Ogni sistema è in grado di sparare mille colpi al minuto, un fuoco di sbarramento mirato a danneggiare le "ali dei missili" o meglio il sistema di guida in volo del missile. Una volta caricate, le mitragliere sono governate attraverso un sistema di direzione del tiro composto da un radar un calcolatore in grado di tracciare il bersaglio e avviare l'abbattimento.

Perché i missili non sono stati intercettati dal sistema di difesa della nave e da quelli delle altre unità di scorta? Sembra che gli ucraini abbiano utilizzato dei droni Bayraktar turchi che hanno confuso - o forse neutralizzato - le apparecchiature russe di scoperta. Tanto che la versione russa della perdita per un incendio delle munizioni in un primo tempo era molto plausibile: nessuna delle navi di scorta ha infatti "tracciato" i due missili in arrivo.

La perdita del Moskva riguarda una nave da 12.500 tonnellate con un equipaggio di circa 500 persone che aveva il ruolo di ammiraglia della flotta del Mar Nero, per coordinare le altre navi da guerra. Con la nave sono affondati 16 missili da crociera "Vulkan", antinave, su lanciatori a prua con una portata di almeno 700 km. Secondo il calcolo redatto dal direttore dell'Istituto di studi strategici del Mar Nero Andriy Klymenko, la forza missilistica navale russa a questo punto è rappresentata dalla fregata Admiral Essen (8 missili), fregata Admiral Makarov (8 missili), corvetta Vyshny Volochek (8 missili), corvetta Ingushetia (8 missili), corvetta Grayvoron (8 missili), sottomarino Rostov-on-Don (4 missili), sottomarino Stary Oskol (4 missili), sottomarino Great Novgorod (4 missili) e il sottomarino Kolpino (4 missili)".



1921  
2021



**Ignazio Messina & C.**  
FULL STEAM AHEAD, SINCE 1921











**HIGHLY SPECIALIZED  
PROJECT CARGO | CONTAINERS | RO-RO  
TRANSPORT SERVICES**

[WWW.MESSINALINE.IT](http://WWW.MESSINALINE.IT)

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

**Direttore responsabile**  
**ANTONIO FULVI**

**Commerciale/PR/Am.**  
**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



## Porti chiusi (o quasi)

recita l'ordinanza dell'8 aprile, "nel caso di una nave che necessita di assistenza alla ricerca di riparo, di uno scalo di emergenza in un porto per motivi di sicurezza marittima, o per salvare vite in mare".

Inoltre le autorità competenti possono autorizzare una nave ad accedere a un porto, "alle condizioni che ritengono appropriate", se questo è necessario per "l'acquisto, l'importazione o il trasporto nell'Unione di gas naturale e petrolio, compresi i prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, titanio, alluminio, rame, nichel, palladio, minerali di ferro, nonché taluni prodotti chimici e ferrosi elencati", e anche "l'acquisto, l'importazione o il trasporto di prodotti farmaceutici, medici, agricoli e alimentari, compreso il frumento e i fertilizzanti la cui importazione, il cui acquisto e il cui trasporto sono consentiti ai sensi della presente decisione", e ancora "scopi umanitari", "il trasporto di combustibile nucleare e altri beni strettamente necessari al funzionamento delle capacità nucleari civili" oppure "l'acquisto, l'importazione o il trasporto nell'Unione di carbone e altri combustibili fossili solidi".

## Il trionfo della ipocrisia?

proprio interesse.

Non so come la leggete voi la decisione di chiudere i porti italiani (e in altri paesi europei) alle navi russe "salvo" alcune. E si scopre - leggendo la deliberazione qui a fianco - che nella sostanza saranno pochissime, quasi nessuna, le navi russe messe al bando. Perché portano materiali per noi vitali e quindi ci fanno comodo. Realpolitik in salsa italiana. Come ha ricordato in uno dei recenti talk show un commentatore, l'Italia è

sempre stata attaccata al principio dei secoli antichi: "Di Francia o di Spagna, purché se magna".

\*

Quali saranno i porti interessati al (mezzo) divieto? Le navi russe toccano in particolare gli scali dell'Adriatico, ma solo con materiali che fanno parte dell'elenco dei beni definiti importabili. Per quanto riguarda Livorno, dall'inizio dell'anno 2022 ne sono arrivate solo due: il 10 febbraio la "Merle" che ha caricato cellulosa al Molo Italia; e durante la guerra in Ucraina la "Lada" l'11 marzo, sempre per caricare cellulosa. Entrambe sono navette da circa 100 metri con porto di riferimento in Mar Nero.

## Logistica, fatturato in calo

Adige (+6,2%), l'unica regione a presentare un incremento del fatturato. Nel Sud, a parte le Isole che fanno registrare le riduzioni del fatturato più elevate dell'area, seguite dalla Puglia, l'Abruzzo (-5,7%) e la Campania (-5,5%) rilevano contrazione dei ricavi superiori alla media nazionale, mentre Calabria (-3,5%), Basilicata (-3%) e Molise (-2,1%) presentano riduzioni del fatturato più basse della media nazionale. Nel Nord-Ovest, dove si verifica la più alta riduzione del fatturato (Valle d'Aosta), la Lombardia (-3,3%), il Piemonte (-3,7%) e la Liguria (-2,9%) presentano cali inferiori alla media nazionale. Nel Nord-Est, dove, il Trentino-Alto Adige è l'unica regione a presentare un incremento del fatturato, l'Emilia-Romagna (-6,8%) denota la riduzione più elevata, seguita dal Veneto (-6,3%), mentre il Friuli-Venezia Giulia registra un decremento in linea con la media nazionale (-4,1%). Nel Centro, a parte il risultato molto negativo delle Marche, le regioni a seguire con il calo più elevato sono il Lazio (-5,8%) e la Toscana (-5%),

mentre l'Umbria (-3,1%) presenta una riduzione del fatturato inferiore alla media nazionale.

Focalizzando l'attenzione sui singoli comparti, i più colpiti dalla riduzione del fatturato sono quello del trasporto terrestre di merci (-20%) seguito a distanza dal trasporto area, marittimo e per acque interne (-8,9%) e dal trasporto terrestre di passeggeri (-5,1%), mentre il segmento che mostra la variazione più contenuta è magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (-2,1%).

## Gli interporti italiani

come nodi prioritari della rete terrestre al servizio del Paese. Nella fattispecie, UIR ha anche realizzato un Position Paper (in collaborazione con Nomisma Energia), con il quale intende focalizzare l'attenzione sul ruolo degli interporti quali sicuri canali prioritari per la transizione ecologica e digitale, mediante otto ambiti d'azione: Interporti protagonisti dell'intermodalità; Interporti hub energetici; Interporti efficienti; Interporti resilienti; Interporti frontiera tecnologica del trasporto merci; Interporti comunità energetiche e di decarbonizzazione; Interporti cittadelle della formazione tecnico-scientifica; Interporti sicuri.

È un documento nel quale emergono le strategie, gli obiettivi, gli interventi e le misure che gli interporti italiani stanno o prospettano di conseguire per soddisfare i target europei e nazionali sulla decarbonizzazione, la transizione energetica e la sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

La rete degli interporti italiani è una rete infrastrutturale, un unicum positivo del sistema Italia, capace di facilitare lo scambio Nord-Sud del paese e complessivamente di facilitarne le fondamentali politiche di sviluppo.

Gli interporti italiani formano una rete di 26 complessi organizzati, collocati sui corridoi core europei. Caratteristiche della rete intermodale: 200 aziende insediate 32 milioni di mq di servizi logistici, tre milioni di mq di terminal intermodali, cinque milioni di mq di magazzini.

120 Anniversary - YOUR PARTNER SINCE 1899  
**SAVINO DEL BENE**  
Global Logistics and Forwarding Company



Con noi il tuo business non ha confini

Direzione Generale: Savino Del Bene S.p.A.  
Via del Bottegghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph: +39 055 52191  
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

ALL'INTERNO

Conti in equilibrio ma dubbi.	a pag. 4
DHL Supply Chain con Sanofi.	a pag. 4
Nasce Gorgona Academy.	a pag. 4
Da Follonica a Buffalo USA.	a pag. 4
Contributo ART dai trasportatori?	a pag. 4
Circle al «Finance Gala & Summit».	a pag. 4
Idrogeno verde dalla Sicilia.	a pag. 5
Aragosta, pesca (ma anche protezione).	a pag. 5
Decreto rinnovabili, tante novità.	a pag. 5
Meloria, torna il parco boe Assonautica.	a pag. 5
WASS e OTO Melara per il tank europeo?	a pag. 6
Drone-to-ship: non più fantascienza.	a pag. 6
Catena digitale e blocchi.	a pag. 6
Silent Craft, lo yacht elettrico.	a pag. 7
Le ancore a "tenuta incrementale".	a pag. 7
Da oggi la Settimana Velica Internazionale.	a pag. 7
Sempre più "refitting".	a pag. 7
Pirelli punta al massimo.	a pag. 7
Vele d'Epoca, così il loro Trofeo.	a pag. 7
Tutti al Red Valley Festival.	a pag. 8
Bonus sul riciclo del polietilene.	a pag. 8
L'inflazione spaventa l'economia degli USA.	a pag. 8
Transpotec Logitec e caro gasolio.	a pag. 8
Scoperto "tesoretto" al Galilei.	a pag. 8
Sostenibilità della catena trasporti.	a pag. 8
Chi e come ha affondato l'incrociatore "Moskva"?	a pag. 9

## Gli italiani e il principio

autorizzate. Ma anche sottoposte a una nuova serie di permessi - meno di una ventina. Tutto con la foglia di fico della difesa dell'ambiente: che tra l'altro ci costringe a ri-

prive le centrali a carbone o ad olio pesante, condannate da anni come letali o quasi.

Forse aveva ragione Benito Mussolini, che pur da dittatore, vergò la celebre frase: "Governare gli italiani non è difficile: è impossibile". E se lo disse un dittatore...

**IL PONTE PER L'ELBA:  
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO  
IN ALTA STAGIONE OGNI VENTINI MINUTI C'È UNA PARTENZA  
A TUA DISPOSIZIONE!**

**Moby e Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba. Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: [www.moby.it](http://www.moby.it) - [www.toremar.it](http://www.toremar.it)

**Toremar** **PARTI PRIMA!** **MOBY**  
CHI NON SI ACCONTENTA, MOBY.