



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.

DALL'INTERVENTO ALL'ACCADEMIA NAVALE DELL'AD DI LEONARDO GROUP

A METÀ APRILE NELLA SEDE DEL PARLAMENTO DI BRUXELLES

Anche sott'acqua la civiltà del mare

L'importanza di creare un'Authority nazionale per il traffico subacqueo sia per motivi di economia che di sicurezza - La minaccia alle nostre infrastrutture sul fondo marino



Alessandro Profumo

LIVORNO - Più che un'occhiata sott'acqua, dove nel nostro Mediterraneo s'incrociano crescenti scogliere di sottomarini in questa che sembra ormai una nuova guerra fredda, quella proposta dall'ad del gruppo Leonardo Alessandro Profumo nella giornata di lavori di lunedì all'Accademia Navale è stata una perfetta sintesi di ciò che l'Italia è chiamata a fare - e prima ancora a capire - sulla crescita d'importanza del "dominio sotto il mare": intervento che può suonare anche come testamento professionale, in vista del suo probabile fine (segue a pagina 8)

Parte il CIPOM tra ministeri per il mare

ROMA - Economia marittima, coordinamento, ma anche sviluppo e difesa: intanto si parte con una prima riunione del CIPOM, il neo-costituito comitato interministeriale per le politiche del mare: una risposta alle pressioni di tutto l'esecutivo - esternate di recente a Livorno anche dal ministro Musumeci nel convegno all'Accademia Navale - per eliminare o almeno ridurre le sovrapposizioni di competenze e le relative incertezze.

“Alla prima seduta del CIPOM - ha detto il viceministro Rixi - abbiamo ribadito l'importanza degli investimenti e dello sviluppo per le attività legate alla blue economy. Undici ministeri puntano il (segue in ultima pagina)



Ventimila dubbi sotto (ma anche sopra) i nostri mari

LIVORNO - Mettiamola così: bisogna imparare dai fatti e non illudersi in modo acritico con le speranze. E i fatti di questi ultimi tempi c'insegnano che molti temi in strettissima relazione alla logistica sul mare (e sopra il mare) appaiono un coacervo di incertezze per chi deve necessariamente programmare che cosa fare e come investire.

Lo si è visto, in ambito UE, con la brutta sceneggiata per l'auto green: prima divieto assoluto dei motori endotermici entro il 2035, poi una mezza marcia indietro su pressione della Germania, di nuovo il contrattacco chi

Antonio Fulvi (segue a pagina 8)

IMPORTANTE WORKSHOP A LIVORNO SUL PROSSIMO ESPERIMENTO

Navigazione autonoma nei piani ESA



LIVORNO - Giovedì scorso presso la Sala Marconi del Grand Hotel Palazzo di Livorno, si è svolto un workshop dedicato al tema della navigazione autonoma.

L'iniziativa è stata organizzata nell'ambito delle attività di valorizzazione dei risultati del progetto del progetto 5G Maritime Autonomous Surface Ship (5G MASS), finanziato dalla European Space Agency (ESA) e realizzato da un consorzio di imprese ed enti di ricerca sotto la supervisione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, costituito da Telecom Italia (capofila), Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni - CNIT (coordinatore tecnico), FlySight, CETENA, Grimaldi Group.

Il progetto 5G MASS - è stato illustrato in apertura dei lavori - si inquadra nel programma di "Smart and uncrewed shipping" di ESA ed ha come obiettivo la realizzazione di un sistema di condivisione dati a larga banda e bassa latenza fra navi (segue a pagina 8)

IN LUTTO LA COMUNITÀ PORTUALE NON SOLO DELLA LIGURIA

Addio a Giorgio Bucchioni



Giorgio Bucchioni

LASPEZIA - Giorgio Bucchioni ci mancherà. E non solo perché (segue a pagina 8)

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

GIGONI
SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO
SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI
gigoni.com

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 Botteghino, 24/26/28A 50018 Scandicci (FI) - Italy | Ph: +39 055 52191
www.savinodelbene.com | headquarters@savinodelbene.com

L'ORIGINALE NAVIGAZIONE PROPOSTA DAI "TIMONIERI SBANDATI"

Giro dei Porti e Marine della Toscana

VIAREGGIO - Partirà proprio da Viareggio la prima tappa del Giro dei Porti e delle Marine della Toscana - di cui l'associazione ambientalista Marevivo è partner ufficiale - promosso e organizzato dall'ASD "I timonieri sbandati", capitanati dal velista Marco Rossato.

L'iniziativa, che gode del patrocinio della Regione Toscana, del Comune di Viareggio, delle principali istituzioni del mare - Marina Militare, Guardia Costiera, Lega Navale Italiana e Marinai d'Italia - e di quelle locali - Marine della Toscana, Ambito Turistico della Versilia, #InVersilia Consorzio di Promozione Turistica della Versilia e Club Nautico Versilia - toccherà i principali porti della regione. Dieci le tappe del percorso, che inizia da Viareggio, passando per i porti di (segue a pagina 8)



Nella foto: Marco Rossato e i vertici di Marevivo Toscana.

Sogese
YOUR WORLDWIDE CONTAINER PROVIDER
CONTAINER DA 10' A 45' STANDARD O SPECIALI
VENDITA E NOLEGGIO OPERATIVO O DI LUNGO TERMINE ANCHE CON RISCATTO
CONSEGNE IN TUTTO IL MONDO
AMPIA DISPONIBILITÀ DI CONTAINER USATI, RIPARATI E CERTIFICATI
SERVIZIO DI LOCALIZZAZIONE E CONTROLLO REMOTO
+39 0586 20111 info@sogeseitalia.it www.sogeseitalia.it
LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalvetti (LI)

NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO
Idea Freddo
www.ideafreddo.it

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI
Stock Solution
www.stocksolution.it

NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI
QuickBox
www.quickbox.info

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																																										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, POD Douala + Luanda POL Livorno vedi Serv. 1.	11	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>SP</th> <th>AN</th> <th>CIV.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC DYPHNA</td> <td>MT315A</td> <td>17-4</td> <td>14-4</td> <td>18-4</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC ANIELLO</td> <td>MT316A</td> <td>24-4</td> <td>21-4</td> <td>25-4</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC VIDHI</td> <td>MT317A</td> <td>31-4</td> <td>28-4</td> <td>2-5</td> <td>5</td> <td>9</td> <td>19</td> <td>11</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS	MSC DYPHNA	MT315A	17-4	14-4	18-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	MSC ANIELLO	MT316A	24-4	21-4	25-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	MSC VIDHI	MT317A	31-4	28-4	2-5	5	9	19	11	19
	LI	GIT	GE	NA	SP	AN	CIV.	VE	RA	TS																																
	MSC DYPHNA	MT315A	17-4	14-4	18-4	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi																																
	MSC ANIELLO	MT316A	24-4	21-4	25-4	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.																																
MSC VIDHI	MT317A	31-4	28-4	2-5	5	9	19	11	19																																	
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezioni interne). WEST AFRICA Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo, Vedi Servizio 9.	12	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CIVIT.</th> <th>SP</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC BIANCA</td> <td>MC315A</td> <td>5-4</td> <td>14-4</td> <td>9-4</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC AVNI</td> <td>MC316A</td> <td>12-4</td> <td>21-4</td> <td>16-4</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC SHREYA B</td> <td>MC317A</td> <td>19-4</td> <td>28-4</td> <td>23-4</td> <td></td> <td>19</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS	MSC BIANCA	MC315A	5-4	14-4	9-4		Vedi	Vedi	Vedi	MSC AVNI	MC316A	12-4	21-4	16-4		Serv.	Serv.	Serv.	MSC SHREYA B	MC317A	19-4	28-4	23-4		19	19	19				
	CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS																																	
	MSC BIANCA	MC315A	5-4	14-4	9-4		Vedi	Vedi	Vedi																																	
	MSC AVNI	MC316A	12-4	21-4	16-4		Serv.	Serv.	Serv.																																	
MSC SHREYA B	MC317A	19-4	28-4	23-4		19	19	19																																		
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it - per Oceano Indiano sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NORTHERN JAVELIN</td> <td>MA313A</td> <td>13-4</td> <td>15-4</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>APL DETROIT</td> <td>ONNFNE1M</td> <td>20-4</td> <td>22-4</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv. 4</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>CONTI CRTESIA</td> <td>MA315A</td> <td>27-4</td> <td>29-4</td> <td></td> <td>19</td> <td>(Via SP)</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	NORTHERN JAVELIN	MA313A	13-4	15-4		Vedi	Vedi	Vedi	APL DETROIT	ONNFNE1M	20-4	22-4		Serv.	Serv. 4	Serv.	CONTI CRTESIA	MA315A	27-4	29-4		19	(Via SP)	19								
	SP	GT	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																		
	NORTHERN JAVELIN	MA313A	13-4	15-4		Vedi	Vedi	Vedi																																		
	APL DETROIT	ONNFNE1M	20-4	22-4		Serv.	Serv. 4	Serv.																																		
CONTI CRTESIA	MA315A	27-4	29-4		19	(Via SP)	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it																																										
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosezioni interne). NUOVA ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosezioni interne). N. CALEDONIA - Noumea. INDIA OCEAN REUNION - Pointe des Galets. MADAGASCAR Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga. MAURITIUS - Port Louis. MAYOTTE - Longoni (Direct Service). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	13 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>AN</th> <th>CIVIT.</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC HAITI II</td> <td>YY315R</td> <td></td> <td>17-4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC HAITI II</td> <td>YY316R</td> <td></td> <td>24-4</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC HAITI II</td> <td>YY317R</td> <td></td> <td>1-5</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS	MSC HAITI II	YY315R		17-4						MSC HAITI II	YY316R		24-4						MSC HAITI II	YY317R		1-5									
	SP	GT	GE	NA	AN	CIVIT.	VE	RA	TS																																	
	MSC HAITI II	YY315R		17-4																																						
	MSC HAITI II	YY316R		24-4																																						
MSC HAITI II	YY317R		1-5																																							
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
GOLFO PERSICO - Via King Abdullah port - Abudhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosezioni interne), Umm Qasr - VIA Barcelona+Salalah = Hamad. ESTREMO ORIENTE, CINA - Direct ports Singapore, SHanghai, Qingdao, Ningbo, Nansha, Yantian, Busan. JAPAN - (via Singapore) Nagoya, Omaezaki, Tokyo, Yokkaichi, Yokohama - JAPAN - via Busan Osaka, Hakata, Kobe.	14	<table border="1"> <thead> <tr> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC NELA</td> <td>FJ308W</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>11-4</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC FEBE</td> <td>FJ309W</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>11-4</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC SAMAR</td> <td>FJ314E</td> <td></td> <td>16</td> <td>17-4</td> <td>15</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC NELA	FJ308W		Vedi	11-4	Vedi	Vedi	Vedi	MSC FEBE	FJ309W		Serv.	11-4	Serv.	Serv.	Serv.	MSC SAMAR	FJ314E		16	17-4	15	19	19								
	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC NELA	FJ308W		Vedi	11-4	Vedi	Vedi	Vedi																																		
	MSC FEBE	FJ309W		Serv.	11-4	Serv.	Serv.	Serv.																																		
MSC SAMAR	FJ314E		16	17-4	15	19	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg05@mscspadoni.it																																										
GOLFO PERSICO - Dubai, Abudhabi, destinazioni via AUH, Sharjah, Damman, Bahrain, Sohar, Kuwait, Umm Qasr, Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar). ESTREMO ORIENTE, CINA - Singapore, Shanghai, Shekou, Ningbo, Yantian, Hong Kong (via Sin). SUD EST ASIATICO - (via Singapore) Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok (Sahathai Trml), Laem Chabang, Ho Chi Min, Haiphong (via Shekou). JAPAN - (via Singapore) Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omaezaki, Nagoya - via Busan - Hakata, Kobe, Osaka.	14 BIS	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>NA</th> <th>GT</th> <th>GE</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC DARWIN VI</td> <td>IM315R</td> <td>20-4</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>21-4</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC MICHIGAN VII</td> <td>IM316R</td> <td>24-4</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>25-4</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC LEO VI</td> <td>IM317R</td> <td>3-5</td> <td></td> <td>16</td> <td>4-5</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS	MSC DARWIN VI	IM315R	20-4		Vedi	21-4	Vedi	Vedi	Vedi	MSC MICHIGAN VII	IM316R	24-4		Serv.	25-4	Serv.	Serv.	Serv.	MSC LEO VI	IM317R	3-5		16	4-5	19	19					
	LI	SP	NA	GT	GE	VE	RA	AN	TS																																	
	MSC DARWIN VI	IM315R	20-4		Vedi	21-4	Vedi	Vedi	Vedi																																	
	MSC MICHIGAN VII	IM316R	24-4		Serv.	25-4	Serv.	Serv.	Serv.																																	
MSC LEO VI	IM317R	3-5		16	4-5	19	19																																			
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba.	15	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC LENA F</td> <td>YA315A</td> <td>9-4</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>SONATA</td> <td>YA316A</td> <td>16-4</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC LENA F</td> <td>YA317A</td> <td>23-4</td> <td></td> <td>2</td> <td>5</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC LENA F	YA315A	9-4		Vedi	Vedi	Vedi	SONATA	YA316A	16-4		Serv.	Serv.	Serv.	MSC LENA F	YA317A	23-4		2	5	19												
	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																			
	MSC LENA F	YA315A	9-4		Vedi	Vedi	Vedi																																			
	SONATA	YA316A	16-4		Serv.	Serv.	Serv.																																			
MSC LENA F	YA317A	23-4		2	5	19																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
MAROCCO - Casablanca.	16	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>PA</th> <th>CIVIT.</th> <th>ADRIATICO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC GRENADA III</td> <td>YM314A</td> <td>8-4</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> </tr> <tr> <td>MSC PALTUM III</td> <td>YM315A</td> <td>15-4</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> </tr> <tr> <td>MSC GRENADA III</td> <td>YM316A</td> <td>22-4</td> <td></td> <td>1</td> <td>5</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO	MSC GRENADA III	YM314A	8-4		Vedi	Vedi	Vedi	MSC PALTUM III	YM315A	15-4		Serv.	Serv.	Serv.	MSC GRENADA III	YM316A	22-4		1	5	19												
	LI	SP	GE	NA	PA	CIVIT.	ADRIATICO																																			
	MSC GRENADA III	YM314A	8-4		Vedi	Vedi	Vedi																																			
	MSC PALTUM III	YM315A	15-4		Serv.	Serv.	Serv.																																			
MSC GRENADA III	YM316A	22-4		1	5	19																																				
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO - LIBANO - TUNISIA - LIBYA: via Gioia Tauro..	17	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>SP</th> <th>GE</th> <th>GIT</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Vedi</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Serv.</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>12</td> <td>7 e 8</td> <td></td> <td>13bis</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS		Vedi	Vedi		Vedi						Serv.	Serv.		Serv.						12	7 e 8		13bis								
	LI	SP	GE	GIT	NA	VE	RA	AN	TS																																	
		Vedi	Vedi		Vedi																																					
		Serv.	Serv.		Serv.																																					
	12	7 e 8		13bis																																						
E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it																																										
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura.	18	<table border="1"> <thead> <tr> <th>LI</th> <th>GIT</th> <th>GE</th> <th>NA</th> <th>VE</th> <th>RA</th> <th>AN</th> <th>TS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MSC MARTA</td> <td>MT313A</td> <td>10-4</td> <td></td> <td>11-4</td> <td>Vedi</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC INDIA</td> <td>MT314A</td> <td>17-4</td> <td></td> <td>18-4</td> <td>Serv.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MSC DYPHNA</td> <td>MT315A</td> <td>24-4</td> <td></td> <td>25-4</td> <td>4</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS	MSC MARTA	MT313A	10-4		11-4	Vedi			MSC INDIA	MT314A	17-4		18-4	Serv.			MSC DYPHNA	MT315A	24-4		25-4	4										
	LI	GIT	GE	NA	VE	RA	AN	TS																																		
	MSC MARTA	MT313A	10-4		11-4	Vedi																																				
	MSC INDIA	MT314A	17-4		18-4	Serv.																																				
MSC DYPHNA	MT315A	24-4		25-4	4																																					

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

19	NAVE	VOY DA	CARICO DIRETTO PER:							
	BA	VE		RA	AN	GOA	TS	GIT	CAT	
	MSC MARYLENA	AE313A	4-4	3-4		2-4				HAIFA, ASHDOD (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC CAITLIN	AE314A	11-4	10-4		9-4				
	MSC MARYLENA	AE315A	18-4	17-4		16-4				
	MSC ANDRIANA III	AC313A			8-4	7-3				EVYAP, TEKIRDAG, CONSTANTA, ISTANBUL, GEMLIK, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC ANTWERP III	AC314A			15-4	14-4				
	MSC ESHA F	AV314A	4-4			3-4				IZMIR, MERSIN, HAIFA, ASHDOD, ALEXANDRIA, DEKHEILA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC BELLE	AV315A	11-4	8-4		10-4				
	MSC SHEILA	AV316A	18-4	15-4		17-4				
	MANDO	AB314A				2-4	5-4			PIRAEUS, MERSIN, ISKENDERUN, PORT SAID WEST, BEIRUT, LIMASSOL (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC MASHA 3	AB315A	8-4			9-4	12-4			
	MSC JEMIMA	AB316A	15-4			16-4	19-4			
	BURAK BAURAKTAR	AY313A					2-4			BARI, GIOIA TAURO (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	BURAK BAURAKTAR	AY314A	8-4				9-4			
	MAERSK HAVANA	314E				8-4				SALALAH, SINGAPORE, BUSAN, XINGANG, SHEKOU, DALIAN, NINGBO, SHANGHAI (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HANOI	315E				14-4				
	MSC SAMSUN	AS314A		3-4		30-3				ISTANBUL, GEMLIK, TEKIRDAG, DERINCE (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MSC TRABZON	AS315A	8-4	10-4		6-4				
	MSC ALIX 3	AA314A	6-4	5-4		5-4				PIRAEUS, LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, ALIAGA (sa.bkg04@mscspadoni.it)
	MANDO	AA315A	13-4	12-4		12-4				
	LUEBECK	AA316A	20-4	19-4		19-4				

NELL' AMBITO DELLA PROSSIMA EDIZIONE DI SAMOTER

A Verona il "cantiere digitale"



VERONA – SaMoTer, il salone delle macchine per costruzioni in programma a Veronafiere dal 3 al 7 maggio, si arricchisce di una nuova e rivoluzionaria area ad alto tasso tecnologico: il cantiere digitale. Un vero e proprio cantiere automatizzato che prenderà forma nell'area demo del SaMoTer LAB, nato dalla collaborazione con Quelli del movimento terra.

«SaMoTer Lab – dichiara Raul

Barbieri, direttore commerciale di Veronafiere – nasce a seguito del confronto costante e continuo con il settore che ha espresso la necessità di un luogo dedicato all'esposizione tecnologica, abbinato a momenti di aggiornamento, di confronto e di formazione. Il LAB mette quindi al centro l'innovazione tecnologica, la digitalizzazione, la decarbonizzazione, la sicurezza e la formazione. Il Cantiere digitale è la sua naturale

conseguenza, un luogo in cui saranno al lavoro macchine e tecnologie all'avanguardia».

Le aziende che hanno deciso di prendere parte al progetto del LAB e che hanno dimostrato di credere nel valore dell'iniziativa sono: CGT Caterpillar, Cenati, Hitachi Construction Machinery, Kiwitron, Komatsu, Leica Geosystems, Maestro, Moba, S.C.S. Survey CadSystem, SITECH - Spektra a Trimble Company, Spring Machine Control, Way.

«Nel Cantiere digitale, verranno ricreate più volte al giorno le lavorazioni tipiche dei cantieri, mettendo in risalto i vantaggi in termini di produttività, qualità e sicurezza che derivano dall'impiego delle tecnologie» spiega Sara Quotti Tubi, event manager di SaMoTer.

I visitatori di SaMoTer potranno vedere macchine 4.0 e tecnologie di digital control all'opera nella costruzione di una infrastruttura stradale, durante tre fasi strategiche: il rilevamento con droni, gps, scanner, mobile mapping e robotica; la progettazione, con la

INCREDIBILE REPLICA DEL "MOBY DICK" DI MELVILLE

Affondati da una balena



Nella foto: La zattera con i naufraghi.

MILANO – Il 13 marzo scorso alle 13.30, la barca a vela di 44 piedi di proprietà dell'americano Rick Rodriguez, chiamata Raindancer, è affondata in poco più di 15 minuti nel Pacifico a causa dell'impatto con una balena. Una storia che sembra una replica dello straordinario libro di Melville su Moby Dick. Lo racconta con molti particolari il

sito "SoloVela network". A bordo della barca - afferma il resoconto - c'erano Rodriguez, 31 anni, e altre tre persone: Alana Litz, 32 anni, ex vigile del fuoco dell'esercito canadese, Bianca Brateanu, 25 anni, di Newcastle in Inghilterra, e Simon Fischer, 25 anni, di Marsberg in Germania.

La traversata di tre settimane, che

avrebbe dovuto portare Rodriguez e i suoi amici dalle Galapagos alla Polinesia francese per una navigazione di oltre 3.000 miglia, è stata interrotta dopo solo 13 giorni a causa dell'incidente.

«Stavamo mangiando sottocoperta quando è successo - racconta Rick. - È impossibile dire se noi abbiamo colpito la balena o viceversa. Dopo circa trenta secondi avevamo già l'acqua all'altezza dei paglioli e in poco più di 15 minuti siamo affondati; posso dirlo con certezza perché ho guardato l'orologio. Abbiamo caricato rifornimenti e acqua finché la cambusa non è finita sott'acqua, poi mi sono soffermato un istante a osservare la scena surreale intorno a me».

«Uno dei ragazzi ha provato a immergersi per verificare i danni, rilevando grosse crepe larghe alcuni centimetri attorno allo skeg del timone e all'asse dell'elica. Resosi immediatamente conto dell'impossibilità di turare le falle in qualunque modo, Rodriguez ha calato in acqua il tender che era rizzato in coperta e provveduto a gonfiare la zattera, dove hanno trovato tutte e quattro le persone presenti a bordo».

creazione di un progetto in 3D per dare nuova planarità e regolarità alla strada e iniziare i lavori di rinnovamento; l'interazione machine to machine, ossia la fase in cui il progetto viene caricato sulle macchine adibite alle lavorazioni. Al Cantiere digitale hanno aderito CGT Caterpillar, Develon, Dynapac - Fayat Group, Incofin, Komatsu, Leica Geosystems, Spring Machine Control, Topcon Positioning, SITECH - Spektra a Trimble Company, Way.

IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO
IN ALTA STAGIONE OGNI VENTIMINI 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. Spostati 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, avete 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 linee MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it

NUOVO APPELLO A FAVORE DELLO SVILUPPO TURISTICO

Fondazione d'Elba per il sì all'Aeroporto



PORTOFERRAIO – Domenica 23 aprile i cittadini di Campo dell'Elba saranno chiamati a decidere delle sorti del futuro del turismo elbano. Il referendum consultivo indetto dal sindaco Montauti per i soli residenti del Comune da lui amministrato, "impedirebbe - secondo la Fondazione dell'Elba - al resto dell'Elba di esprimersi su una infrastruttura che, come in ogni altra località turistica, anche insulare, può portare benefici sia ai residenti, per la continuità territoriale, che ai turisti permettendo un afflusso durante tutto l'anno, anche da luoghi lontani».

In questo momento, sulla piattaforma change.org, è attiva la petizione "Diciamo SÌ all'allungamento della pista dell'Aeroporto dell'Elba". Per evitare dispersioni e convogliare in un unico spazio le voci di chi sostiene le ragioni del Sì, la Fondazione Isola d'Elba, nella sua assoluta indipendenza e autonomia, invita tutta la po-

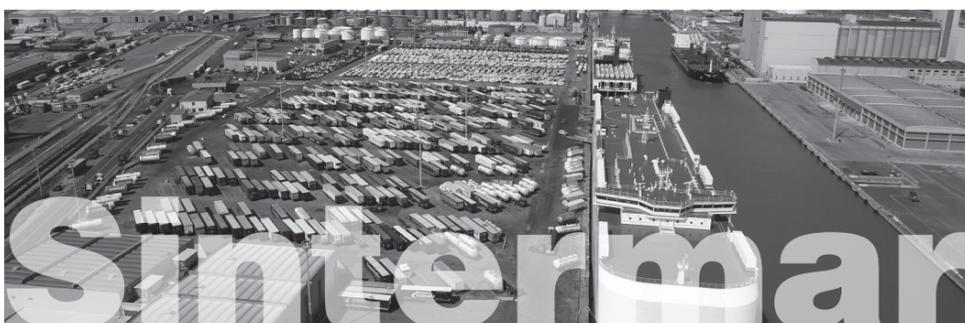
polazione elbana, gli ospiti e gli amanti dell'Isola, a sottoscrivere la petizione e a far sentire la propria voce: <https://chnq.it/BCTnF2Vw>.

La Fondazione Isola d'Elba, al di là delle posizioni della politica - sottolinea ancora la nota - crede che la chiusura dell'aeroporto sarebbe un danno irreparabile per l'Elba, specie in termini di prospettive di sviluppo futuro nel contesto competitivo globale. Gli elbani tutti, i giovani lavoratori e gli studenti, gli anziani e le persone con problemi di salute, oggi beneficiano, ed ancor più beneficeranno nel futuro, di un trasporto aereo che rende l'Isola più connessa, con servizi migliori, con prospettive di fruizione del territorio da parte di un turismo di qualità durante tutto l'anno. Sarebbe imperdonabile perdere sia gli investimenti effettuati fino ad oggi sull'infrastruttura che una nuova opportunità di rilancio del turismo elbano.

L'allungamento della pista pre-

visto per soli 255 metri è necessario per il decollo e l'atterraggio dell'aeromobile Atr-72, con portata fino a 70 passeggeri. Condizione indispensabile per rendere l'aeroporto economicamente sostenibile, senza creare danni al paesaggio e all'ambiente circostante, adottando le giuste misure d'indennizzo. Questa è l'unica possibilità per l'isola di reggere la concorrenza di altri mercati. Proprio oggi, in occasione di TourismA, sono stati diffusi i dati dei nuovi trend del turismo internazionale, dopo la pandemia, dai quali emerge il grande recupero della cosiddetta "Toscana diffusa", il forte balzo del turismo straniero, in particolare tedesco e americano, le buone previsioni 2023 con la ripartenza dei mercati asiatici.

L'aeroporto è e sarà una ricchezza per tutta l'Elba, che migliorerà la qualità della vita dei residenti e sosterrà lo sviluppo di un turismo al passo con i tempi.



SINTERMAR

Servizi integrati terra-mare



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

L T M

Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

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

Sede Operativa:
Varco Galvani - Porto di Livorno
Tel. 0586 438810 - Fax 0586 438818



SECONDO UN RAPPORTO DELLA PIATTAFORMA ENER2CROWD

Troppo l'ecologismo di facciata



MILANO – L'attività di riforestazione è importantissima per combattere il cambiamento climatico, ma gli alberi devono essere veri alberi. Sulla piantumazione la piattaforma Ener2Crowd.com investe già molto, - sottolinea una nota - ma poi controlla e verifica che gli alberi siano effettivamente piantati, che crescano e siano in buona salute. Altrimenti ogni sforzo si vanifica.

«Proprio per questo ci siamo dotati di un comitato etico e per la riforestazione abbiamo scelto un partner di indubbia moralità quale ZeroCo2» mette in evidenza Niccolò Sovico, ceo, ideatore e co-fondatore insieme a Giorgio Mottironi, Sergio Pedolazzi e Paolo Baldinelli della società benefit proprietaria della piattaforma

Ener2Crowd.com. La piattaforma dice basta all'ecologismo di facciata. Basta agli alberi fantasma, ai fondi verdi che invece sono grigi, alle etichette ecologiche fasulle, alle pubblicità eco-friendly dubbie: il 75% dell'ecologismo è falso.

«I tre quarti delle dichiarazioni che vediamo sul mercato sono deboli, ingannevoli o addirittura false. Questo danneggia la fiducia dei cittadini e penalizza le aziende che davvero sono ecologiche e fanno sforzi reali verso una maggiore sostenibilità» mettono in evidenza gli analisti di Ener2Crowd.com, la prima ed unica piattaforma italiana di lending crowdfunding ambientale ed energetico.

L'ultimo scandalo è scoppiato con la diffusione della delibera

8/2023 della Corte dei Conti sugli "Alberi Fantasma", il programma da 330 milioni di euro finanziato con i fondi del Pnrr che ora si rischiano di perdere, perché invece di piantare alberi si sono piantati semi o neanche, perché in alcune delle 14 città metropolitane interessate non si è andati oltre la fase di pianificazione.

Sugli "alberi di facciata", Ener2Crowd.com aveva lanciato l'allarme in occasione del primo GreenVestingForum che si è tenuto a Milano lo scorso ottobre, scendendo in campo sulla specifica questione dei semi. «Una cosa è piantare un seme ed un'altra cosa è piantare un albero» sottolinea Giorgio Mottironi, cso e co-fondatore di Ener2Crowd, che aveva preso una posizione molto forte anche in relazione agli ultimi Mondiali di Calcio, quando il Qatar aveva promesso che il torneo si sarebbe disputato a zero emissioni di CO2 mentre invece ha generato 3,6 milioni di tonnellate di CO2.

L'anno scorso Ener2Crowd.com aveva puntato l'indice anche sui 388 tra gli 838 fondi azionari "verde scuro" (Article 9) presenti sul mercato europeo che investivano in società attive nei combustibili fossili e nel trasporto aereo, due dei settori che sono maggiormente responsabili del cambiamento climatico e del riscaldamento globale. Ora questi fondi sono stati declassati ed il loro patrimonio è sceso di 175 miliardi di euro (-40%).

TRA LE REGIONI ITALIANE SECONDO LE RICERCHE

Lombardia, top del fotovoltaico



MILANO – EnerRed, E.S.Co. impegnata nel sostenere la transizione energetica delle pmi italiane, promuove a pieni voti ben 12 delle nostre regioni, quasi la metà delle quali ha perfino raggiunto lo status di «coal free», ossia ha già azzerato i consumi di carbone, la fonte fossile che produce più emissioni di gas climalteranti.

Prendendo in esame una pluralità di fonti che includono il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, l'Ufficio Statistico di Terna - Rete Elettrica Nazionale, l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, il GSE e l'ISTAT, EnerRed ha analizzato le nostre diverse fonti di approvvigionamento energetico, i livelli di consumi effettivi e le differenti forme di produzione, restituendo

l'immagine di un Paese, l'Italia, che sta vincendo la sfida del processo di decarbonizzazione dell'economia e che dimostra resilienza nel fronteggiare lo shock energetico scaturito dal conflitto in Ucraina.

«La Lombardia è la regione con il maggior numero di impianti fotovoltaici (12% del nazionale), seguono Veneto (11,1%), Emilia Romagna (7,9%), Piemonte (5,3) e Lazio (5,1%), mentre a primeggiare per potenza installata è la Puglia con il 13% del totale» illustra Giorgio Mottironi, CMO di EnerRed.

A queste sei regioni, nella top-12 di EnerRed si sommano la Sicilia, che gode del beneficio di un'esposizione solare più fortunata e non solo nei mesi estivi, la Valle d'Aosta, che produce più energia da rinnovabili di quanta non ne consu-

mi (105%) posizionandosi come la prima regione esportatrice netta di energia pulita d'Italia, la Sardegna e l'Abruzzo, dove le grandi utility hanno avviato cospicui investimenti, e poi anche la Basilicata e la Campania, che secondo le analisi di EnerRed hanno anch'esse grandi potenzialità di crescita.

Riguardo alle fonti di approvvigionamento, nelle regioni della top-12 di EnerRed si può affermare che la crisi energetica ha avuto l'effetto di dare un'ulteriore accelerazione allo sviluppo di impianti di energia rinnovabile, trainando il nostro Paese nel raggiungimento degli obiettivi fissati a livello europeo sul tema della decarbonizzazione.

Cinque delle regioni nella top-12 di EnerRed (Emilia-Romagna, Valle d'Aosta, Abruzzo, Basilicata e Campania) sono già ad oggi «coal free» e ad avere azzerato i loro consumi di carbone anche il Molise ed il Trentino-Alto Adige, mentre si stanno avvicinando a questo obiettivo Umbria, Piemonte, Calabria e Marche, che stanno facendo registrare consumi di carbone quasi zero.

Ma anche le altre regioni sono sulla buona strada per quanto riguarda il consumo di carbone, salvo forse Puglia, Sardegna e Lazio che insieme rappresentano quasi l'80% del consumo nazionale di questo combustibile fossile (pari complessivamente ad un'esiguo 5% dei consumi di energia), utilizzato prevalentemente per alimentare le grandi centrali elettriche.

PER I PESCATORI SPORTIVI RICREATIVI

Telline, divieti d'aprile

VIAREGGIO – La Capitaneria di Porto, ricorda che dal mese di aprile anche i pescatori sportivi ricreativi dovranno sospendere l'attività di pesca e raccolta delle Telline con il tradizionale attrezzo rastrello a mano nelle acque del litorale Versiliese al fine di tutelare la risorsa ittica.

Nel mese di aprile, infatti, la Tellina si riproduce nelle zone di mare prossime alla riva e una pesca intensiva non permetterebbe di raggiungere l'obiettivo della riproduzione.

Il fermo pesca delle Telline è



stabilito dal "DM 22 dicembre 2000 - Disciplina per la pesca dei molluschi Bivalvi" e riguarda sia i pescatori professionali che quelli

sportivi/ricreativi. La violazione al divieto di pesca delle "arselle" nel mese di aprile, oltre al sequestro degli attrezzi e del pescato, comporta la sanzione amministrativa da 1.000,00 € a 6.000,00 € ai sensi del Dlgs 04/2012 - normativa in materia di pesca.

La Capitaneria di Porto di Viareggio nel mese di aprile intensificherà la propria attività di vigilanza a tutela dell'ambiente marino e del patrimonio ittico, a salvaguardia delle risorse ittiche.

DOPO L'OK DELLA REGIONE ALL'AUMENTO DI CAPACITÀ

OLT: al via le aste



LIVORNO – OLT Offshore LNG Toscana ha reso noto che, nell'area commerciale del proprio sito internet, sono disponibili i prodotti per la "Capacità Continuativa" per il conferimento annuale e pluriennale con manifestazione di interesse, dall'Anno Termico 2023/2024 all'Anno Termico 2033/2034. Le aste per l'assegnazione della capacità saranno programmate a partire dal 19 aprile prossimo. La capacità di rigassificazione sarà offerta in

slot da 155.000 metri cubi liquidi, articolata come segue:

- un primo prodotto di lungo periodo dall'Anno Termico 2024/2025 all'Anno Termico 2033/2034;
- un secondo prodotto di più breve periodo dall'Anno Termico 2024/2025 all'Anno Termico 2026/2027;
- un terzo prodotto dall'Anno Termico 2027/2028 all'Anno Termico 2032/2033 con possibilità

di richiedere, successivamente all'aggiudicazione, l'estensione agli Anni Termici precedenti e/o all'Anno Termico 2033/2034 in caso di capacità eventualmente ancora disponibile. L'estensione avverrà al prezzo di aggiudicazione del prodotto.

Con riferimento al primo e al terzo prodotto, i soggetti che si siano resi aggiudicatari di capacità fino all'Anno Termico 2033/2034 potranno presentare un'opzione di acquisto per gli Anni Termici successivi allo stesso prezzo di aggiudicazione del prodotto e per lo stesso numero di slot aggiudicati. Tale opzione è subordinata all'eventuale prolungamento dell'attuale vita operativa del Terminale.

Le offerte potranno essere presentate tramite la Piattaforma di Assegnazione della capacità di Rigassificazione (PAR) del GME a partire dal 19 aprile 2023.

Per maggiori informazioni è possibile consultare la sezione commerciale del sito www.olt-offshore.it.

L'ARPAT DI PIOMBINO INTERVIENE SULLE DEMOLIZIONI

JSW, troppe polveri dai lavori



PIOMBINO – I lavori di demolizione dell'ex stabilimento JSW Steel Italy sono sotto controllo dell'ARPAT: e nel caso dell'impianto denominato "filtro a calce", durante un sopralluogo, attivato dalla cittadinanza, gli operatori

hanno accertato la presenza di un'ingente quantità di polveri bianche sulla strada e sulle automobili in sosta fuori dal perimetro della zona industriale in dismissione, dimostrando che le misure adottate per non inquinare non sono risultate

adeguate. Visto quanto emerso, l'Agenzia ha bloccato i lavori, richiedendo alle ditte interessate di indicare idonee misure di mitigazione delle polveri diffuse originate dai processi di demolizione di questo specifico impianto, prima di riprendere le attività. Ha inoltre richiesto di pulire l'area esterna allo stabilimento dove erano ricadute le polveri. Tra la fine del mese di gennaio e gli inizi di febbraio, il personale del dipartimento ARPAT di Piombino è tornato, a più riprese, nel cantiere per monitorare le attività di demolizione ancora in corso e, successivamente alla ripresa delle attività di demolizione dell'impianto "filtro a calce", al fine di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione aggiuntive, richieste dall'Agenzia.

NERI
SOLUZIONI MARITTIME
DAL 1895

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



GRUBER
LOGISTICS



Ciao!
Ready for a digitally integrated and sustainable logistics chain? We are making it!
Contact us! www.gruber-logistics.com

we move mountains

NELLA PROVINCIA DI LIVORNO

La Finanza scova furbetti delle facciate



Cesare Antuofermo

LIVORNO – Prosegue l'attività delle Fiamme Gialle nella provincia livornese finalizzata ad individuare e intercettare le frodi nel comparto delle "agevolazioni fiscali", in particolare per quanto riguarda i "bonus facciate" (il cd. "110") e l'efficientamento energetico. Il comando provinciale labronico ha infatti richiesto a tutti i dipendenti

reparti di intensificare i servizi nel delicato settore al fine di tutelare gli imprenditori onesti che, lavorando nel rispetto delle regole, chiedono e ottengono in maniera lecita queste forme di ausilio previsto dallo Stato in un momento particolarmente delicato per l'economia e l'impresa; ma anche per tutelare quei tanti cittadini che si rivolgono al mondo dell'edilizia per ristrutturare legittimamente le loro abitazioni, rendendole più moderne, green e sicure.

In questo ambito i militari hanno individuato delle imprese per le quali emergevano alert di rischio connessi a movimentazioni ano-

FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

male di flussi finanziari e commerciali. È quindi emerso come quattro società edilizie della provincia abbiano ottenuto indebitamente 2 milioni di crediti edilizi (tra "bonus 110" ed "efficientamento energetico"), a fronte dell'emissione di fatture false per lavori di ristrutturazione agevolata mai eseguiti, come confermato anche dagli stessi committenti. La frode è stata realizzata anche inviando

all'Agenzia delle Entrate le previste "comunicazioni di opzione relativa agli interventi di recupero del patrimonio edilizio...", contenenti però dati falsi riferiti agli identificativi degli immobili oggetto dell'intervento edilizio, ovvero attestando falsamente l'effettuazione di lavori in realtà mai eseguiti. I titolari delle società sono stati denunciati per i reati di emissione di fatture false e truffa aggravata.

CON UN CENTINAIO DI AZIENDE PER LA DISTRIBUZIONE DEI FARMACEUTICI

ASSORAM entra in CONFETRA

ROMA – L'associazione degli operatori commerciali e logistici della distribuzione farmaceutica ASSORAM entra ufficialmente a far parte della compagine confederale di CONFETRA, la confederazione italiana dei trasporti e della logistica.

ASSORAM, costituita nel 1965, rappresenta oltre cento aziende su tutto il territorio nazionale spe-

cializzate nella distribuzione dei prodotti farmaceutici, parafarmaceutici e dell'indotto correlato. Si tratta dell'unica associazione che dà voce a un comparto così delicato dai cui magazzini transita la quasi totalità dei flussi di rifornimento di ospedali, farmacie, para-farmacie e grande distribuzione.

Per il presidente di Confetra Carlo De Ruvo "l'ingresso di

ASSORAM arricchirà la nostra squadra non solo dal punto di vista della rappresentanza, ma anche da quello qualitativo, portando in ambito confederale la voce di imprese fortemente specializzate il cui ruolo anche sociale è stato particolarmente apprezzato durante l'emergenza COVID e continua ad essere indispensabile nella quotidianità del Paese".

CONTINUA LA LOTTA ALL'IMMIGRAZIONE CLANDESTINA

La Guardia Costiera ferma la "Louise Michel"

La nave ONG non ha ottemperato alle disposizioni intralciando i soccorsi



ROMA – L'autorità marittima di Lampedusa come ormai noto ha provveduto al fermo della nave ONG Louise Michel. L'unità era giunta nel porto dell'isola con a bordo 178 migranti, soccorsi su 4 diverse imbarcazioni (il primo evento avvenuto in area SAR libica, i successivi 3 in area SAR maltese).

Il provvedimento è stato emesso - riferisce una nota della Guardia Costiera - a seguito degli accertamenti effettuati da IMRCC Roma - autorità coordinatrice dei soccorsi - in base al DL 1/2023, convertito nella legge 15/2023 e recante "disposizioni urgenti in materia di transito e sosta nelle acque territoriali delle navi non governative impegnate nelle operazioni di soccorso in mare". L'unità, nello specifico, dopo aver

effettuato il primo intervento di soccorso in acque libiche, contraveniva all'impartita disposizione di raggiungere il porto di Trapani, dirigendo invece su altre 3 unità di migranti sulle quali, peraltro, sotto il coordinamento di IMRCC Roma, stavano già dirigendo in soccorso i mezzi della Guardia Costiera italiana. Le disposizioni impartite alla nave Ong, valutate le sue piccole dimensioni, erano altresì tese a evitare che la stessa prendesse a bordo un numero di persone tale da pregiudicare sia la sua sicurezza che quella delle imbarcazioni di migranti a cui avrebbe prestato soccorso. La non osservanza delle disposizioni, inoltre, ha rallentato il raggiungimento di un porto di sbarco per i migranti salvati nel primo intervento, inizialmente

individuato in quello di Trapani dal Ministero dell'Interno, inducendo così a ridisegnare la decisione in modo da far convergere l'arrivo della Ong, per motivi di sicurezza e di urgenza, nel porto di Lampedusa, già peraltro sollecitato dai numerosi arrivi di migranti di questi ultimi giorni.

A tale comportamento che già di per sé complicava il delicato lavoro di coordinamento dei soccorsi, si sommarono le continue chiamate dei mezzi aerei ONG che hanno sovraccaricato i sistemi di comunicazione del centro nazionale di coordinamento dei soccorsi, sovrapprendendosi e duplicando le segnalazioni dei già presenti assetti aerei dello Stato.

Allo stesso modo, l'episodio citato da ONG Ocean Viking e riferito ai presunti spari della guardia costiera libica avvenuto in area SAR ricadente nella responsabilità di un altro centro di coordinamento nazionale, non veniva riportato al Paese di bandiera come sarebbe previsto dalle norme sulla sicurezza della navigazione, bensì al centro di coordinamento italiano, in modo continuativo, finendo anche questo col sovraccaricare l'IMRCC in momenti particolarmente intensivi di soccorsi in atto.

Ciononostante, in 48 ore sono state soccorse, sotto il coordinamento della Guardia Costiera Italiana, oltre 3300 persone a bordo di 58 imbarcazioni.

CON LOAD SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO

Musolino ha vinto la guerra delle banane



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA – Il Consiglio di Stato ha definitivamente rigettato l'appello proposto da RTC sulla vicenda della cosiddetta "guerra delle banane".

È stata pubblicata infatti la sentenza della Quinta sezione del massimo organo della giustizia amministrativa, con cui è stata respinta anche la domanda risarcitoria della società concessionaria del terminal container, che chiedeva oltre 2,9 milioni di euro e aveva fatto ricorso in appello contro la sentenza del Tar del 2020, che aveva già respinto il ricorso della Roma Terminal Container secondo cui l'AdSP avrebbe

violato il Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia ed il principio di parità di trattamento a favore della Civitavecchia Fruit & Forest Terminal, ricomprendendo nella concessione demaniale originaria di quest'ultima sulla banchina 24 anche lo stoccaggio e la movimentazione di container e consentendo - sempre secondo la ricorrente - "al titolare di una semplice concessione demaniale, rilasciata ai sensi dell'articolo 36 del Codice della Navigazione per un'area retroportuale, di operare come terminalista senza però essere titolare dell'apposito concessione ai sensi dell'articolo 18 della legge 84/94 ed avvalendosi di una banchina pubblica che però, proprio in quanto tale, non avrebbe potuto essere sottratta alla libera fruizione per un utilizzo che contrasterebbe con il vigente Piano Regolatore Portuale, che destina quella banchina ad operazioni diverse dalla movimentazione dei container".

Secondo i giudici amministrativi invece "lo scopo dell'autorizzazione e l'estensione dell'area in concessione sono rimasti inalterati (con l'autorizzazione che si riferisce alla movimentazione di soli prodotti ortofrutticoli) e non è possibile affer-

mare che vi sia stata una estensione della tipologia merceologica dei prodotti movimentabili nell'area oggetto di concessione (come ad esempio il passaggio dal traffico merci a quello passeggeri ovvero a quello container) ma una semplice integrazione delle modalità di trasporto dei prodotti ortofrutticoli.

"Il Consiglio di Stato - ha dichiarato il presidente dell'AdSP Pino Musolino - ha respinto tutti gli assunti e motivi di ricorso di Rtc, stabilendo che le decisioni assunte dall'AdSP e l'operato dei suoi uffici sono stati corretti e mettendo fine una volta per tutte a una vicenda che negli anni scorsi aveva creato non pochi problemi e motivi di incertezza nel porto di Civitavecchia, danneggiandone l'immagine e mettendone in dubbio l'affidabilità a livello nazionale e internazionale e rischiando di far perdere allo scalo uno dei traffici, quello dell'ortofrutta, in cui è più forte sul versante delle merci. È una ottima notizia, che ora ci consentirà di poter promuovere e proporre con maggiore vigore il porto, che a causa dei numerosi contenziosi pendenti finora non ha potuto sfruttare pienamente le proprie potenzialità strategiche e infrastrutturali".

FANFANI

Ship's Agents & International Forwarders since 1886

TUSCANIA
international forwarders

William Shepherd
port agents since 1875

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

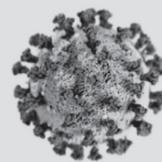
LOGISTICA FANFANI MEXICO S.A. DE C.V. - Città del Messico, D.F.
Tel. +52 55 9688 6892 / 6893 - fanfani.mexico@fanfani.eu



TRATTAMENTI ANTITARLO



SANIFICAZIONI ANTI COVID-19



TRATTAMENTI ANTIZANZARE



Ambienti
sani e sicuri
dal 1954

- DISINFESTAZIONI
- DERATTIZZAZIONI
- ALLONTANAMENTO VOLATILI
- DISINFEZIONI
- TRATTAMENTI ANTITARLO

Chiama per un sopralluogo gratuito:

CDL
Centro
Disinfestazione
Livornese

Via G.B. Guarini 60
57121 Livorno (LI)
+39 0586-88.80.07
info@cdlsl.com



www.cdlsl.com

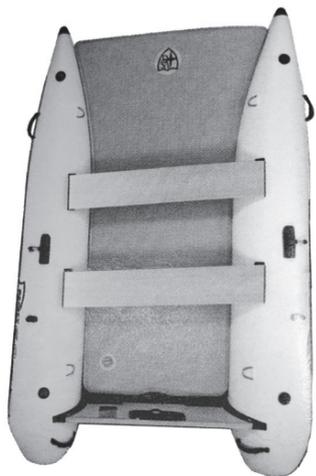
LE ULTIME PROPOSTE IN VISTA DELLA STAGIONE NAUTICA

Gommoni, il minimo e un massimo

LIVORNO – La primavera ormai avviata stuzzica di nuovo la voglia di navigare. E una volta il gommonone, considerato da molti barca da iniziazione più stabile e sicure, veniva scelto proprio in questa stagione. Così anche le fiere nautiche si sono moltiplicate in primavera, dopo il pesante black-out della pandemia, consentendoci di fare il punto su vecchie e nuove proposte.

Per chi non vuole o non può viaggiare, ecco una sintesi interessante dei più recenti saloni, e delle innovazioni proposte, sul numero di

aprile della rivista "Il gommonone". L'abbiamo spulciata per voi, confermando l'impressione che un po' tutti i costruttori oggi si sono lanciati sui maxi-gommoni, dove per loro c'è il doppio vantaggio di lavorare quasi su ordinazione e di evitare le serie che sono sempre un rischio d'invenduto. In più, su un maxi di 10 e più metri il guadagno è ovviamente un forte multiplo di quello che potrebbe essere la vendita di almeno dieci "gommini"



e il nuovo SPX Rib 32 dell'omonimo cantiere SPX di Catania, lungo al filo dei 10 metri, portata 16 persone, motorizzazione fino a 900 cv, prezzo (ahi ahi!) 115 mila euro + 22% d'Iva, più il prezzo dei motori (i due Mercury 300 cv della foto costano 33 mila euro ciascuno (Iva inclusa).

Il Tender della San Giorgio sembra un ritorno alle origini: il primo gommonone commerciale della Zo-

diac, negli anni '50, era fatto così, con due "siluri" e una piattaforma centrale. È realizzato in PVC, come i vecchi (e scomparsi) Eurovinil italiani, ha la carena gonfiabile e due panchette d'alluminio. Tra i vantaggi, la trasportabilità in un apposito sacco (pesa in tutto circa 48 kg). Anche il prezzo aiuta: 2.100 euro e ci si toglie la paura.

Il Rib SPX 32' ovviamente è un altro mondo. Non solo per i costi (già riportati qui sopra) ma per impegno di gestione: occorre un posto d'ormeggio, che a sua volta costa, occorre fare il conto con consumi che possono sfiorare, con i due motori, i 180 litri di benzina ogni ora.



A suo merito, è un'imbarcazione che fa anche tanta scena entrando in una marina o ancorandosi sottoposta. C'è chi per questo è disposto a pagarla più di un appartamento al mare..



CON L'APPROVAZIONE ALL'UNANIMITÀ DELLA BOZZA DI BILANCIO

Tanti progetti a Cala de' Medici

ROSIGNANO – È stata approvata all'unanimità la bozza di bilancio del Marina Cala de' Medici nell'assemblea dei soci che si è svolta al teatro Solvay alla presenza di tutto il Consiglio di amministrazione presieduto dall'avvocato Flavia Pozzolini.

Ad esporre i dati della bozza di bilancio come sempre l'amministratore delegato del porto turistico di Rosignano Solvay, Matteo Italo Ratti. "Il trend economico del Marina Cala de' Medici segue le aspettative delle previsioni di budget con degli incrementi sul fronte dei ricavi da bunkeraggio, da parcheggio e dalla gestione delle attività verso i soci, a dimostrazione che i servizi offerti alla clientela sono stati apprezzati e in linea con le aspettative di un porto di eccellenza come il nostro".

Tra i tanti temi affrontati durante l'assemblea, quello dei costi rilevanti che si dovranno sostenere al fine delle manutenzioni straordinarie, è risultato tra quelli di maggior preoccupazione da parte del Consiglio di amministrazione. "Si tratta di costi - ha sottolineato Ratti - necessari per poter mantenere la perfetta efficienza di un porto che comincia ad avere 22 anni, tutta una serie di attività per il mantenimento della sua funzionalità tra cui il dragaggio". Marina Cala de' Medici provvederà infatti come consuetudine al dragaggio e spandimento delle parti d'ingresso e nelle aree maggiormente colpite



dall'insabbiamento interno del porto con la speranza che si possa trovare presto con l'amministrazione comunale un accordo per un dragaggio della parte antemurale della diga secondaria al fine di poter ripristinare la conformazione del fondale pre esistente e ottenere così il ripascimento delle spiagge.

Durante l'assemblea si è poi parlato dei progetti innovativi di ricerca e sviluppo atti alla riduzione dell'impatto ambientale ed energetico con misure di efficientamento che Marina Cala de' Medici sta portando avanti in accordo con il Consorzio Marine della Toscana. "I nostri tecnici - ha aggiunto Ratti - stanno lavorando al fine di

creare un impianto fotovoltaico da un megabyte al fine di poter avere l'autonomia energetica. Altro progetto in corso di realizzazione è l'efficientamento e l'innovazione dei collegamenti internet con la realizzazione di un veloce impianto wifi per cui ci stiamo organizzando per le stesure delle fibre ottiche in accordo con le reti nazionali".

Tra i tanti progetti in corso, sempre in collaborazione con il Consorzio Marine della Toscana, c'è anche la realizzazione di un database di gestione dei posti barca condiviso a livello di tutta la costa toscana. "Un progetto che potrebbe essere finanziato a livello nazionale e partecipare a bandi europei".

L'ancora che non speda mai



condo la presentazione, sono in grado di sostenere un tiro più forte della loro tenuta statica (già la più alta sul mercato), senza mai spedere e aumentandola in maniera incrementale. Sono in grado di sostenere 360° di giro di vento, o più senza mai spedere. Infine le Mantus sono ancore totali, ovvero capaci di un eccellente comportamento in ogni tipo di fondale penetrabile.

Uno dei più noti detti nautici si riferisce proprio alla tenuta degli ancoraggi: "Le ancore e gli amici si valutano nei tempi cattivi".

Antica saggezza, che gli appassionati di barche conoscono bene: perché l'ancoraggio della barca quando c'è vento ed onda è spesso il momento di maggior tensione in una crociera.

Di modelli di ancore ce ne sono ormai a decine: dall'antica "ammiragliato" a 2 marre e ceppo a quelle per natanti con le marre ripiegabili, tanto diffusa perché a bordo si stiva meglio. Poi ci sono quelle ultra-specializzate. Tra queste ultime, ecco la Mantus, proposta dal sito F&B Yachting con due modelli, M1 e M2. Se-

BARCELONA – Il timore di un esodo di yacht privati da marina di Maiorca sta aumentando. La volontà mostrata dal governo delle Baleari di introdurre una tassa sui "beni di lusso non produttivi" tra cui gli yacht ha scatenato l'allarme in tutto il Mediterraneo. La misura è stata espressamente chiesta lo scorso 7 febbraio dal parlamento in una proposta non legislativa su iniziativa del partito di sinistra Més.

Gli armatori sono pronti a mollare gli ormeggi - è la reazione - e a portare le loro barche lontane dalle Baleari. L'autolesionista decisione è maturata quando, poche settimane fa, il parlamento dell'Arcipelago ha approvato una mozione per chiedere ufficialmente al governo centrale una tassa speciale sui beni di lusso delle aziende. A seguito di un'inchiesta del Ministero delle Finanze di Palma, infatti, sarebbe emerso che molti facoltosi proprietari di ville e superyacht dichiarano queste ricchezze come beni di società fondate appositamente per gestirle, al fine di risparmiare sulle tasse. Un sostituto alla bandiera ombra che è assai diffusa nel campo dei superyacht in tutto il mondo.

Ovviamente la proposta è ancora allo stadio di proposta: per quanto non sembrerebbe riguardare anche gli yacht non di proprietà locale, la

Baleari, super-tassa sugli yacht?



preoccupazione sta aumentando. E in vista della stagione turistica il danno potrebbe essere pesante per l'economia locale.

Le polemiche sono state pressoché immediate e a esternare per prima la propria preoccupazione, unitamente a forti critiche, è stata la CAEB - Confederazione delle Associazioni Imprenditoriali delle

Baleari -, che ha avvertito come una simile iniziativa provocherebbe inevitabilmente un esodo di superyacht verso altre destinazioni. L'associazione ha espresso la sua "totale contrarietà" alla possibilità di una tassa sul lusso nelle Baleari poiché "danneggerebbe chiaramente i porti e le marine ma anche il tessuto commerciale e industriale

delle Baleari". Ha altresì mostrato preoccupazione che questa scelta possa andare a vantaggio di altre destinazioni del Mediterraneo e ha ammonito il governo di non seguire l'esempio di altre comunità, come la Catalogna, dove sono già stati fatti tentativi per implementare gravami simili che non hanno però avuto il successo sperato.



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Anche sott'acqua

mandato. Ecco l'intervento.

Ringrazio, in particolare, la Marina Militare, che ci ospita nella storica sede dell'Accademia Navale per la presentazione del white paper redatto insieme a Fondazione Leonardo, con il contributo del CNR e dell'Università La Sapienza.

Per comprendere le sfide che ci troviamo oggi ad affrontare, partiamo da un parallelismo: nel dominio aereo ci siamo resi conto che esiste una parte dell'atmosfera - tra i 20 e gli 80 km di altitudine - che aspetta ancora di essere presidiata; lo stesso è accaduto nel dominio marittimo, con la "ri-scoperta" del mondo subacqueo, in particolare delle grandi profondità, e l'emergere di nuove minacce per la sicurezza.

L'underwater pone problematiche particolari: per via della diversa densità, le comunicazioni e la visibilità sott'acqua sono molto più complesse che in aria; per sviluppare una piena underwater situational awareness sono quindi necessarie soluzioni tecnologiche specifiche, a partire dai sensori e dalla disponibilità di sistemi manned, ma soprattutto unmanned, capaci di operare in profondità.

L'idea stessa di sistemi unmanned subacquei, con elevato livello di autonomia, armati è per molti quasi un anatema. Ma c'è chi sistemi del genere già li offre sul mercato.

Proprio come accade nel cielo, è urgente mettere a punto sistemi di monitoraggio simili per il mondo subacqueo, come un underwater traffic management e un underwater traffic control.

La proposta contenuta nel white paper per la costituzione di un'Autorità Nazionale per il Traffico Subacqueo rappresenta un passo importante in questa direzione, nella consapevolezza che la situational awareness subacquea è la precondizione per poter condurre l'intero spettro delle operazioni, difensive ed offensive.

In termini strategici, non è forse necessario dichiarare il subacqueo come un dominio di operazioni a sé stante, come è, ad esempio, lo Spazio. Dobbiamo però riconoscere che il perimetro di intervento per garantire la nostra sicurezza si è ampliato oggi fino a raggiungere profondità marine senza precedenti. Operare nei fondali profondi oltre i 5 km, richiede sistemi, sensori e sistemi d'arma, che oggi non esistono.

Sono almeno tre gli scenari con cui dobbiamo confrontarci:

- Quello delle minacce subacquee di per se stesse, che riguardano cioè infrastrutture critiche sottomarine come gasdotti, cavi e, in futuro, eventuali basi per l'estrazione mineraria e data storage.

- I pericoli che il subacqueo pone per la superficie marina, dove la minaccia investe tutto ciò che opera sulla linea dell'acqua, dagli assetti navali a piattaforme petrolifere e stazioni di rigassificazione.

- Ultimo, ma non meno importante, lo scenario in cui la stessa terraferma può diventare bersaglio di attacchi subacquei, in primis i porti: l'attacco alla base russa di Sebastopoli dimostra che il pericolo è presente ed è enormemente più sofisticato rispetto a pochi anni fa.

Le sfide strategiche e tecnologiche del mondo subacqueo richiedono e richiederanno sempre più l'integrazione di competenze diverse. Come azienda che opera nel multidominio, con capacità che vanno dalla difesa aerea, all'elettronica per la difesa e ai sistemi d'arma, Leonardo è dotata di una visione olistica ed è il naturale system integrator anche nel mondo dell'underwater.

Abbiamo un'esperienza consolidata nei Combat Management Systems navali: di recente è stato dato il via allo sviluppo dell'ATHE-NA MK2/U, il CMS Leonardo per i sottomarini, che integra capacità specifiche per l'ambiente underwater, come la gestione di sonar e la target motion analysis.

Abbiamo importanti competenze in-house nella robotica: sviluppiamo veicoli robotici per lo Spazio, oltre a diverse piattaforme unmanned aeree, ad ala rotante e non, e possiamo far valere la nostra eccellenza internazionale nei sistemi d'arma subacquei.

Alcune tipologie di Autonomous Underwater Vehicles (AUV) e

Unmanned Underwater Vehicles (UUV) sono, del resto, un'efficace evoluzione del siluro per altri scopi e missioni.

Conclusioni: L'Italia, con circa 8mila chilometri di coste, è in una posizione privilegiata per cogliere le opportunità connesse allo sviluppo del mondo subacqueo. Ma è anche, per questo, più esposta di altri ai suoi pericoli.

Come partner strategico della Marina Militare, Leonardo è pronta a promuovere le iniziative più funzionali agli interessi strategici del Paese e mettere in campo le migliori tecnologie per garantire il controllo, la sorveglianza e la sicurezza dello spazio subacqueo.

Navigazione autonoma

e porto, alla base della navigazione digitale ed autonoma.

Tale sistema verrà sperimentato, per la prima volta in Italia, a Livorno, a bordo di una nave RO/RO dell'armamento Grimaldi. Le sperimentazioni partiranno nel secondo semestre del 2023 e si concluderanno nei primi mesi del 2024. I test saranno svolti sotto la supervisione della Direzione Marittima e con il supporto dell'AdSP e del Corpo dei Piloti.

Numerosi gli interventi nel corso dei lavori. Dopo l'introduzione del presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri e del direttore marittimo della Toscana contrammiraglio Gaetano Angora, hanno relazionato gli specialisti, tra i quali l'ammiraglio Luigi Giardino (capoparto sicurezza delle Capitanerie), la dottoressa Roberta Mugellesi dell'European Space Agency, il dottor Paolo Pagano del CNIT Livorno, l'ingegner Cosimo Cervicato per Grimaldi Group. Ha concluso il segretario generale dell'AdSP avvocato Matteo Paroli.

Nel workshop l'Autorità di Sistema Portuale si è in sostanza confrontata con le autorità e le industrie coinvolte nella sperimentazione per analizzare le opportunità offerte dal progetto al complesso industriale di Livorno e alla sua area vasta.

Ventimila dubbi sotto

chi predica solo l'elettrico "Urbis et Orbis", e attualmente siamo, come scriveva il padre Dante, "tra color che son sospesi".

Per l'auto è un grosso problema non avere certezze sul domani. Ma prendiamo le navi: ci sono armatori di primissimo rango - cito solo il Gruppo Grimaldi per fare un esempio - che ha ordinato e sta ordinando una dozzina di navi nuove, che dovranno essere consegnate nell'arco dei prossimi due e tre anni. Navi moderne, navi indispensabili per le nostre Autostrade del Mare che si sono dimostrate ormai da tempo la soluzione più idonea per decongestionare la rete stradale e ridurre le emissioni nocive nell'atmosfera, dando anche agli autisti il necessario riposo durante la navigazione, al posto di ore ed ore di stress al volante. La crescita esponenziale dei servizi delle Autostrade del Mare - chi è abbondantemente sopra gli "anta" ricorderà i primi esperimenti con la famosa gara tra Rinoceronte e Ippopotamo, tra TIR sulla strada e nave, vinta su tutti i campi dal traghetto - non ha contro-indicazioni se non l'inadeguatezza di alcuni porti per spazi e accosti. Un tema comune a quello dei traffici per l'import e l'export delle auto nuove. Anche in questo campo arriveranno a breve altre navi, sempre più moderne, più ecologiche, più prestazioni. Ma queste navi, come quelle delle Autostrade del Mare anch'esse in evoluzione, che tipo di motorizzazione dovranno avere? Fino a ieri sembrava che il gas GNL fosse il non plus ultra, e le normative internazionali ci puntavano senza alternative: dunque, le navi in ordine sarebbero con motori a gas. Però fermi tutti: ci stanno già ripensando, si parla di fuel sintetici, di idrogeno, qualcuno ripesa i vecchi sogni delle navi a vela (vele cilindriche Fletter). E gli armatori che devono fare? Non è solo un problema loro, ma che si

riflette su tutta la catena logistica, che è poi alla base della nostra vita. Un brutto pasticcio per chi investe - oggi quasi al buio - milioni nei dollari senza essere certo di far tombola.

Nei giorni scorsi all'Accademia Navale di Livorno si è parlato, ad altissimo livello, sulla dimensione subacquea. L'intervento che riportiamo in apertura della prima pagina è quello, sul tema, svolto proprio in Accademia dall'ad del gruppo Leonardo Alessandro Profumo. Da buon pragmatico oltre che diplomatico, Profumo ha parlato di esigenze concrete, senza affidare il coltello nella piaga italiana. Anche perché a farlo è stato il ministro delle politiche del mare Nello Musumeci: che, come abbiamo riferito nel numero scorso, si è detto letteralmente "disperato" perché le competenze relative alle politiche del mare sono confuse, frammentate e spesso in aperta competizione tra ben otto ministeri. La sua proposta, di fare un'Authority che le assuma tutte senza interferenze e contrapposizioni (le gelosie degli apparati oggi sono una jattura) sembra ragionevole, una buona intenzione che sembra condivisa anche dal Governo. Ma si sa che di buone intenzioni è lastricata la strada dell'inferno.

Già che ci sono, vuoto il sacco: le cronache di questi giorni stanno registrando i primi arrivi in massa sui porti delle auto elettriche cinesi; che visto il verdismo (più o meno condiviso e condivisibile) di Bruxelles, sono destinate a invadere i mercati europei. Per fortuna del mondo del lavoro nazionale, ci sono anche auto italiane che s'imbarcano per altri paesi, specie del settore Premium. Ma stiamo verificando che sono pochi i porti italiani ad essere davvero attrezzati per questo importante business. Le cinesi sbarcano a Gioia Tauro, dove gli spazi sono stati ricavati grazie a investimenti quasi totalmente privati. Ma ci sono altri porti italiani dove le car-carrier operano e si trovano in crescenti difficoltà perché non ci sono piazzali sufficienti per un lavoro veloce e pulito. Vero che buona parte dei porti italiani sono storicamente circondati (qualcuno dice: assediati) dalle città mentre dovrebbero avere vaste aree libere dove espandersi: ma in molti casi - vedi Livorno - le aree ci sarebbero, tra recupero di quelle de-industrializzate a quelle "parchificate", ma non si toccano in attesa di nuovi grandiosi piani regolatori che rimangono da anni sulla carta. Ci hanno spiegato che una nave porta-auto, anche una semplice rolo delle Autostrade del Mare, ha bisogno di avere davanti al portellone un'area adatta ad almeno un migliaio di camion per essere operativamente al meglio: perché ne sbarca in genere quattro o cinquecento, e ce ne sono altrettante da imbarcare che dovrebbero aspettare lì sotto. A Livorno vediamo come vanno le cose: mezzi ruotati (o anche cingolati) in ogni buco disponibile, acrobazie ad ogni arrivo e furibonde guerre anche in tribunale tra armamenti ti concorrenti perché manca l'elemento fondamentale, la disponibilità di aree. Che ci sarebbero: basta andare a Stagno, intorno alla ex Spica, per vederlo.

Tranquilli, ora la smetto. Ma non posso accennare al fatto che il richiamo del convegno della Fondazione Leonardo e della Marina Militare a Livorno ha messo in luce gli altrettanto gravi problemi che riguardano il fondo del nostro mare. Fondali che ospitano non solo il crescente numero di sottomarini potentemente armati (anche di missili con testate nucleari) non certo per fare turismo: ma anche di navi spia a caccia delle nostre arterie (fondamentali per le comunicazioni internet e per le forniture di gas e greggio) che rischiano di essere intercettate o interrotte. L'assurdo è che l'Italia ha tecnologie, aziende, esperti e anche pianificazioni private in grado di operare sul fondo del mare a livelli di qualità e specializzazioni che poche altre nazioni hanno. Verrebbe da dire, aggiornando l'inno nazionale: l'Italia s'è desta, dell'elmo del palombaro (quello d'oggi) deve

cingersi la testa. Usque tandem, Catilina?

Giro dei Porti e Marine

Livorno, Rosignano, Piombino, Punta Ala, Porto Ercole, Porto Azzurro, Marina Marciaria, Porto Ferraio, e si conclude al Porto di Pisa.

Protagonisti del viaggio saranno Marco Rossato, primo velista disabile a circumnavigare l'Italia in solitaria, e tre fedeli compagni di viaggio: Igor Macera ed Efisio Piras, velisti disabili che condividono con lui la passione per l'ambiente e per il mare, e l'immacabile amico a quattro zampe Muttley.

L'equipaggio viaggerà a bordo della "Tornavento", una nave 100% elettrica, che si muoverà spinta dal vento e dal motore alimentato quasi completamente da energia solare e idroelettrica. In questo modo, si intende sensibilizzare più persone possibili sui temi della sostenibilità ambientale, turistica e sociale, che sono inscindibili l'uno dall'altro.

"Innamorarsi del progetto di Marco è stato un...vento! Con il suo entusiasmo contagioso sarà un testimonia perfetto per Marevivo e un portavoce efficace dei nostri contenuti. Da parte nostra, siamo orgogliosi di aiutarlo a farsi promotore di una disciplina bellissima che deve essere fruibile per tutti!" ha dichiarato Marina Gridelli, responsabile della delegazione Marevivo Toscana.

Addio a Giorgio Bucchioni

È scomparso con lui, dopo una malattia coraggiosamente combattuta fino all'ultimo, un importante testimone della vita portuale e imprenditoriale della Liguria. Ci mancherà perché era un uomo:

intelligente, capace, ironico e spesso - una dote assai rara - anche autoironico. Personalmente mi vanto di essergli stato amico da quando, secolifà, eravamo insieme a lanciare in Italia l'Assonatica delle Camere di Commercio. Affrontava le mille difficoltà di una burocrazia spesso ottusa senza perdere mai il suo aplomb. E anche nei numerosi incarichi istituzionali in Liguria ma anche a livello nazionale ha lasciato il segno come pochi. Scusate questa personale premessa alle generali condoglianze, ma egoisticamente non posso impedirmelo. Riposa in pace amico, tambien se muere el mar... (A.F.)

Il presidente e il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, porgendo alla famiglia Bucchioni le proprie condoglianze a nome di tutto l'Ente, esprimono la loro costernazione e il loro grande dolore nell'apprendere la notizia della scomparsa dell'Ex presidente dell'Autorità Portuale, considerato da entrambi un punto di riferimento insostituibile per la comunità portuale.

"Giorgio Bucchioni - scrive il presidente Sommariva - ha lottato in modo eroico per lungo tempo contro la malattia, dimostrando un amore sconfinato per la sua famiglia, per la vita e per il porto. Sono fiero di averlo potuto incontrare nella mia vita. Mi mancheranno le discussioni accese con lui, sempre animate da grande affetto, stima e rispetto anche quando avevamo opinioni diverse, sempre mirate al bene comune del porto, a trovare soluzioni ai problemi. Era ironico, colto e arguto, profondo conoscitore dello shipping e del porto. Dato che la sua figura è andata ben oltre il porto della Spezia, l'Autorità Portuale e l'Azienda Mezzi Meccanici ha diretto negli anni cruciali della riforma, guidando la rinascita dello scalo ed il suo successo internazionale, mi verrebbe da dire, e so di non sbagliare, che è mancato un grande italiano. Voglio esprimere la mia vicinanza alla moglie, al figlio, ed in particolare alla figlia Giorgia che oggi perde un padre,

ma sentirà l'affetto di un'intera comunità stringersi a lei ed alla sua famiglia in un abbraccio che si trasformerà in un ricordo vivo ed incancellabile".

"Sono molto addolorata - ha aggiunto Federica Montaresi, segretario generale dell'AdSP - È una perdita enorme per la città e per tutta la comunità portuale. Ricordo con commozione l'ultima volta in cui ci siamo incontrati: aveva voluto partecipare poco tempo fa, nonostante le sue condizioni di salute, all'evento dell'AdSP sul lavoro delle donne nel porto, ulteriore testimonianza del suo attivismo, della sua tenacia e della sua passione per la "famiglia" portuale, una comunità che, anche nei momenti più difficili, ha sempre potuto contare sui suoi lucidi consigli, che hanno contribuito, talvolta, ad evitare inutili e pericolose divisioni. È a lui che in molti si sono rivolti negli anni, vista la sua indiscussa conoscenza del mondo portuale, quello spezzino in particolare: un vero e proprio "faro" per tutti noi. Ci mancherà".

L'EU vara Shipping 4.0

tivo, ma poco ci manca: e in ogni caso richiederà un allungamento dei tempi per le contro-proposte, senza avere la certezza che a Bruxelles comprendano in pieno la differenza sostanziale, sia tecnica che storica, tra i porti del Nord Europa e quelli Mediterranei, in particolare italiani.

Parte il CIPOM tra ministeri

timone nella stessa direzione con l'obiettivo di realizzare infrastrutture portuali adeguate e normative che tengano conto dei bisogni delle nostre coste, dei nostri mari e dei marittimi. La centralità dell'Italia nel Mediterraneo è un elemento fondamentale. Il più lungo confine naturale del nostro Paese, il mare, merita un impegno costante per incrementarne la rilevanza economica, commerciale, ambientale e sociale".

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

NELLO STAND DI ASSOPORTI ITALIA "ONE COUNTRY, MANY DESTINATIONS"

La Calabria a "Seatrade Cruise" di Miami



Nella foto: Lo stand degli incontri.

MIAMI - L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha partecipato, con altre AdSP italiane, al Seatrade

Cruise Global di Fort Lauderdale (Florida), l'evento fieristico più importante al mondo per la promozione del settore crocieristico; evento che si è chiuso giovedì scorso.

L'ente ha deciso di essere presente per promuovere i porti di Crotona, Corigliano Calabro e Vibo Valentia Marina.

La partecipazione dei porti calabresi si è inserita all'interno e in collaborazione con Assoporti, l'associazione dei porti italiani, in un unico stand denominato "Cruise Italy one country, many destinations" per presentare tutto il sistema Paese, in modo che si possa dare risposte sia in termini operativi portuali che di offerta turistica sul territorio.

A darsi appuntamento in Florida è stato l'intero mondo del crocierismo globale con la totale presenza delle compagnie da crociera internazionali. Si è

trattato di un'occasione molto importante per promuovere il sistema portuale dei porti crocieristici di competenza dell'Ente - sottolinea

una nota ufficiale - attraverso i quali è stato possibile presentare le bellezze paesaggistiche, culturali ed archeologiche della regione

Calabria all'interno del circuito internazionale di settore.

Dal 27 al 30 marzo si è svolto un ricco programma di incontri, seguiti dal dirigente Alessandro Guerri e dalla responsabile della promozione, Concetta Schiariti, con le principali compagnie da crociera per presentare i porti calabresi, oltre ad un serie di business meeting per la promozione territoriale.

IN UNA ISTANZA DELLA SNAM ANCHE L'IPOTESI DI RIMANERE NEL TIRRENO

Golar Tundra, dove dopo Piombino?



Nella foto: L'arrivo della Golar Tundra a Piombino.

PIOMBINO - Nell'istanza presentata dalla Snam alla Regione Toscana al fine di ottenere un ulteriore differimento dei termini per l'individuazione del sito dove dovrebbe essere spostata la Golar Tundra dopo 3 anni, nei 22 anni successivi sembra aprirsi anche la possibilità di scegliere un sito nel Tirreno. "Le verifiche fin qui condotte - scrive Snam - hanno evidenziato la fattibilità di una ricollocazione in sito off-shore in Adriatico, in relazione alla quale la Scrivente ha approntato il necessario sviluppo progettuale, come da ordinanza commissariale n. 140/2022. Al contempo, deve

darsi atto che, da ultimo, sono state esaminate ulteriori e diverse possibilità di ricollocazione offshore sia in Adriatico sia in alto Tirreno, la cui praticabilità (anche in relazione agli eventuali vantaggi rispetto alla alternativa offshore già sviluppata) deve tuttavia essere ulteriormente verificata, anche con riferimento alle correlate implicazioni tecniche, alle tempistiche e ai costi di attuazione, oltre alla raccolta di dati quanto ai siti oggetto di studio. In tale contesto, al fine di approfondire compiutamente la valutazione circa la fattibilità delle suddette opzioni progettuali e avviare per le soluzioni le necessarie interlocuzioni con

le istituzioni locali e regionali nelle opportune sedi e di concerto con il Governo, si chiede di differire il termine di cui all'ordinanza commissariale n. 140/2022 di ulteriori 120 giorni".

Tornano alla carica a questo punto, le associazioni NIMBY che hanno contestato duramente l'arrivo a Piombino della nave rigassificatrice, mentre qualcuno parla di nuovo della possibilità di affiancare la Golar Tundra alla OLT al largo di Livorno, per usufruirne della condotta fino a terra già operativa e risparmiare un. Altro sito del nostro mare.

ALL'OPERA LA GUARDIA COSTIERA DI GOLFO ARANCI

La tutela del pescespada



Nella foto: Lo spada sequestrato a Golfo Aranci.

OLBIA - La difesa del mare contempla anche il controllo che le risorse ittiche non siano depauperate. Così i militari della Guardia Costiera di Golfo Aranci

hanno sequestrato un esemplare di pesce spada, di circa 30 kg, pescato irregolarmente da un peschereccio locale e sbarcato presso il porto peschereccio di Golfo Aranci.

Ai sensi delle vigenti normative nazionali e comunitarie - ricorda la Guardia Costiera - è vietato pescare, anche in via accidentale, nonché detenere a bordo e sbarcare esemplari di pesce spada dal 1 gennaio al 31 marzo di ogni anno, al fine di consentire il ripopolamento del predetto stock ittico e preservare l'equilibrio dell'ecosistema marino.

Il comandante del peschereccio è stato sanzionato mentre l'esemplare è stato devoluto in beneficenza alla Caritas di Olbia.

Nei tre mesi di divieto di pesca allo spada il controllo da parte della Guardia Costiera si è sviluppato non solo lungo le coste della Sardegna ma anche nell'arcipelago Toscana, in quello delle Eolie e sullo stretto di Messina. La tutela della specie - dicono ancora in ambito Guardia Costiera - continuerà anche perché non vengano pescati esemplari sotto misura, salvando per quanto possibile quelli che non muoiono "allamati" nei palangari.

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CARONTE & TOURIST

siremar
Caronte & Tourist Isole Minori S.p.A.

f i t

carontetourist.it

--- ALL'INTERNO ---

A Verona il "cantiere digitale".	a pag. 4
Affondati da una balena.	a pag. 4
Fondazione d'Elba per il sì all'Aeroporto.	a pag. 4
Troppo l'ecologismo di facciata.	a pag. 5
Telline, divieti d'aprile.	a pag. 5
JSW, troppe polveri dai lavori.	a pag. 5
Lombardia, top del fotovoltaico.	a pag. 5
OLT: al via le aste.	a pag. 5
La Finanza scova furbetti delle facciate.	a pag. 6
La Guardia Costiera ferma la "Louise Michel".	a pag. 6
ASSORAM entra in CONFETRA.	a pag. 6
Musolino ha vinto la guerra delle banane.	a pag. 6
Gommoni, il minimo e un massimo.	a pag. 7
L'ancora che non speda mai.	a pag. 7
Tanti progetti a Cala de' Medici.	a pag. 7
Baleari, super-tassa sugli yacht?	a pag. 7
La Calabria a "Seatrade Cruise" di Miami.	a pag. 9
La tutela del pescespada.	a pag. 9
Golar Tundra, dove dopo Piombino?	a pag. 9

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PRI/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

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

Fotocomposizione
La Gazzetta Marittima
Tel. 0586 / 89 33 58

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

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

USPI Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

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

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

Stampato su carta
ecologica

Fasi **Assidai**
Il fondo sanitario per il tuo benessere

Fasi - Assidai
Il valore del welfare sanitario. Una sinergia consolidata a favore dei manager

Mercoledì 5 aprile 2023
h. 15:00-18:00
Confindustria Livorno Massa Carrara
Via Roma 54, Livorno

- Programma**
Ore 15:15 consulenza Fasi per Aziende e Dirigenti
- Ore 15.30 Accoglienza e registrazione dei partecipanti**
- Ore 16:00 Inizio lavori e benvenuto**
Ettore Bartolo, Area Lavoro e relazioni sindacali Confindustria Livorno Massa Carrara
- Ore 16.10 Interventi di apertura**
Claudio Tonci, Presidente Federmanager Livorno
Cinzia Giachetti, Presidente Unione Federmanager Toscana
- Ore 16.30 L'importanza della sanità integrativa nel Contratto Nazionale**
Mario Cardoni, Direttore Federmanager Nazionale
- Ore 16.45 Il Fasi di oggi e di domani**
Marcello Garzia, Presidente Fasi
Sandro Sabbatini, Area Mercato Fasi
- Ore 17.15 Assidai e il Prodotto Unico Fasi-Assidai**
Armando Indennimeo, Presidente Assidai
Marco Rossetti, Direttore Generale Assidai
- Ore 17.45 Informativa sui prossimi incontri con Praesidium e conclusione lavori**

La partecipazione è gratuita previa registrazione all'incontro inviando una email ai seguenti indirizzi:
federmanagerlivorno@gmail.com - federmanagerpisa@gmail.com

FEDERMANAGER **FEDERMANAGER**
FEDERAZIONE NAZIONALE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI PISA ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI LIVORNO

ASAMAR
ASSOCIAZIONE FONDATA NEL 1952

Via A. Pieroni, 26 - 57123 Livorno
Tel. 0586 885284 - Fax 0586 885312
www.asamar.it - asamar.li@virgilio.it

A photograph of two men in a wine cellar. They are standing in front of several wooden barrels stacked on metal racks. One man is wearing a green jacket and a white cap, and the other is wearing a blue plaid shirt and a brown cap. They appear to be inspecting or working with the barrels. The lighting is warm and focused on the barrels.

Non trasportiamo merci, trasportiamo VINO.

In Hillebrand Gori ci prendiamo cura del tuo VINO al momento del ritiro,
durante il trasporto e fino all'avvenuta consegna.

Il tuo prodotto è prezioso e deve essere trattato come tale.
Inoltre, ogni giorno, ricerchiamo e studiamo soluzioni innovative ed efficienti,
su misura per le esigenze dei nostri clienti,
che possono così dedicarsi solo alla creazione del prodotto.

**VIENI A TROVARCI AL VINITALY
PADIGLIONE F - Enolitech
STAND A8-A9**

Hillebrand *GORI*

A company of



www.hillebrandgori.com