



NOSTRA INTERVISTA AL DIRETTORE MARITTIMO DELLA TOSCANA

CON IL 10 SETTEMBRE COME LIMITE PER LE AUTO-CANDIDATURE

Guardia Costiera verso un interfaccia unica UE

Sistemi informatici finalmente collegati tra Capitanerie, Ministeri e utenza, fine dei registri cartacei per la nautica, l'utilità dell'Avvisatore Marittimo, i controlli alle sub-standard



Gaetano Angora

LIVORNO - Passata la tempesta, scriveva il Leopardi, eccetera: passato un agosto rovente e in vista della piena ripresa anche legislativa e dei movimenti negli alti gradi, abbiamo chiesto al direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Gaetano Angora, un realistico e professionale quadro sia del recente operato, sia dei progetti e programmi nelle sue competenze. Ecco l'intervista.

Ammiraglio, la Sua direzione marittima, specie d'estate, ha il

Antonio Fulvi
(segue a pagina 8)

Targhe prova Livorno apripista per i porti

LIVORNO - Si potrebbe parafrasare Shakespeare ("Tanto rumore per nulla") se il problema non fosse stato davvero serio, in particolare per l'autoporto labronico e il retroporto. Finalmente - la notizia è dei giorni di Ferragosto: la scadenza delle targhe prova dei veicoli da immatricolare è stata prorogata fino al prossimo 30 novembre. Il Ministero delle Infrastrutture in una sua nota sottolinea che la deroga è stata firmata dal direttore generale della motorizzazione, competente per il Centro Italia, in risposta alle problematiche urgenti del porto di Livorno, scalo in cui la riduzione del numero di targhe prova da una per ogni dipendente a una ogni cinque dipendenti avrebbe

(segue in ultima pagina)



Autoproduzione e monopoli

Ecco le nove presidenze AdSP in scadenza

Molti cambiamenti attesi anche in relazione alla prossima riforma portuale - Il tema commissari e la normativa per le nomine nei porti

ROMA - Entro il 10 settembre prossimo, come già abbiamo scritto, dovranno essere presentate le manifestazioni di interesse al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite l'invio del proprio curriculum vitae, per il rinnovo degli organi di vertice di nove Autorità di Sistema Portuale. È il primo appuntamento importante, dopo la quasi-pausa estiva, per il mondo dei porti italiani. E nel quale si vedrà anche quanto continuerà a pesare la politica nelle scelte di vertice, in attesa della sospirata e ancor incerta (nei termini sostanziali) riforma delle due precedenti riforme portuali. Sono infatti in scadenza nei prossimi mesi i vertici delle Authority del Mare Adriatico orientale, Mare

d'Amico riacquista sue azioni

GENOVA - d'Amico International Shipping S.A. ha comunicato di aver riacquisito, nel periodo compreso tra il 13 agosto e il 16 agosto 2024, numero 75.234 azioni proprie (corrispondenti allo 0,061% del capitale sociale) sul mercato regolamentato gestito da Borsa Italiana S.p.A., al prezzo medio ponderato di Euro 6,4451 per azione per un corrispettivo complessivo di Euro 484.894,35. Alla data

(segue a pagina 8)

NOSTRA INTERVISTA AL COLONNELLO ANTUOFERMO

Fiamme Gialle, "beccati" in tanti



Cesare Antuofermo

LIVORNO - Dall'inizio di questa torrida estate, che ha visto la costa toscana e le isole prese d'assalto da tanti turisti e dai vacanzieri, centinaia di finanziatori dei reparti della provincia di Livorno, coordinati dal comando provinciale labronico sulla base delle indicazioni del comando Regionale Toscana, hanno sviluppato attività e controlli in tutti i settori di competenza, in molti casi anche per riscontrare segnalazioni e chiamate al "117" dei cittadini. Ne ha riferito il comandante di Livorno colonnello Cesare Antuofermo, al quale abbiamo fatto alcune specifiche domande.

Nautica, baleare e servizi: un campo enorme, da tenere sott'oc-

chio per le tante "possibilità" ai limiti della legge...

"Nel contesto economico-finanziario e per la tutela del distretto "turistico-balneare", oltre 120 i controlli tesi a verificare l'osservanza degli obblighi di rilascio di scontrini/ricevute fiscali da parte degli esercenti, con alcune violazioni particolari. Si va dall'agriturismo che per una cena di 5 persone non ha emesso la ricevuta per il corrispettivo di 350 euro, allo stabilimento balneare che non ha rilasciato una decina di scontrini per oltre 200 euro. Sempre nel settore fiscale, ci sono poi le attività più strutturate, con acquisizioni di documenti, riscontri contabili/bancari e analisi delle dichiarazioni. Significativi due casi in particolare: un diving/scuola di sub all'Elba, che ha omesso di rilasciare ben 134 documenti fiscali a fronte di altrettante prestazioni svolte, per un totale di oltre 40mila euro solo nell'attuale stagione estiva; una casavacanze-B&B ha omesso di dichiarare 300mila euro (tre anni controllati).

Anche sul "piccolo" si cerca di evadere...

"Ci sono in effetti casi anche singoli, come un'attività ispetti-

(A.F.)

(segue in ultima pagina)

ROMA - Sul tema dell'autoproduzione nei porti, uno dei tanti ancora non risolti malgrado vari tentativi, si torna in questi giorni di inizio settembre, un feroce braccio di ferro tra compagnie armatoriali e imprese e cooperative portuali. Lo richiama una lunga nota, ignorata ma molti media di settore, l'USB dei portuali.

Il commento alle recenti sentenze del Consiglio di Stato, da parte di

(segue a pagina 8)

CON L'OLANDESE "MAXIMA" DELLA WAGENBORG

Livorno, ecco la cellulosa



Nella foto: La "Maxima" defila in avamposto.

LIVORNO - La "sete" di cellulosa e prodotti forestali, che dall'inizio dell'anno ha caratterizzato il porto labronico - mettendo in crisi alcune delle aziende cartiere della lucchesia - è stata tamponata subito dopo Ferragosto con l'arrivo dell'"Maxima", una nave olandese dal caratteristico profilo (nella foto) che è stata scaricata sul Molo Italia, trovando un omaggio con un vero gioco di prestigio che ha coinvolto sia l'AdSP che la Capitaneria e la Compagnia Portuali.

La cellulosa è infatti uno dei traffici che dall'inizio dell'anno ha subito perdite più consistenti nel porto, ma che dovrebbe riprendere grazie all'accordo di Ferragosto per la razionalizzazione degli accosti portato a casa da Luciano Guerrieri e dal suo staff.

Adriatico meridionale, Mar Ligure occidentale, Mar Ligure orientale, Mare di Sicilia occidentale, l'Authority dello Stretto, quella del Mare Ionio, quella del Mare Adriatico centro-settentrionale e quella del Tirreno centro-settentrionale. Inoltre c'è da risolvere il problema dei commissari.

Le norme in vigore stabiliscono che il presidente di ciascuna delle Autorità di Sistema Portuale sia nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il presidente della Regione o i presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari e che sia "scelto fra cittadini dei paesi membri dell'Unione Europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

La rifica è aperta, girano parecchi nomi, non senza qualche sorpresa.

IL SOMMARIO DEGLI ARTICOLI INTERNI È (A PAGINA 9)



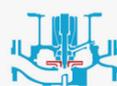
COMPAGNIA TRASPORTI INTEGRATI
s.r.l.

TRASPORTI CONTAINERS E CENTINATI

Via Ugione, 2/4 - 57121 Livorno
Tel. 0586 246111 r.a. - Fax 0586 422513

FGS FLUID GLOBAL SOLUTIONS

PUMPS
COMPONENTS
SPARE PARTS



CI TROVI IN VIA

XXV Aprile, Snc, 19021
Arcola SP

SCRIVICI A

sales@fluidglobalsolutions.com

TELEFONACI ALLO

0187 195 3245



Vintage 2023: the "wine cellar" is ready

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

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



www.ggori.com



WE MOVE PRECIOUS COMMODITIES: YOURS.

GORI

Wine and spirits logistics

NELLE PROVINCE TOSCANE DI LIVORNO E GROSSETO

PRIMO SEMESTRE 2024 IN ALTO TIRRENO

L'economia è sostenuta dai servizi

Traffici in tenuta (o quasi)



LIVORNO/GROSSETO – Fa riflettere molto il risultati della consueta analisi della locale Camera di Commercio sul lavoro e l'economia nelle due province. Nel 2023, secondo le stime formulate ad aprile 2024 dalla società Prometeia, nelle province di Grosseto e Livorno le attività produttive hanno generato una ricchezza che supera i 15 miliardi di euro, il 5,7% in più rispetto al 2022: un risultato più che soddisfacente tenuto conto che sono stati ampiamente superati i livelli pre pandemia e pre crisi del 2018. È uno degli elementi che emergono dal report 'Contabilità territoriale e scenari economici previsionali' elaborato dal Centro Studi e Servizi, Azienda Speciale della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, su dati Prometeia.

Guardando alle previsioni per il 2024, queste indicano la possibilità di un ulteriore significativo incremento della ricchezza prodotta dalle attività economiche tra il 2 e il 3%, ma l'escalation dei prezzi potrebbe tagliare pesantemente questo incremento, portandolo a +0,5% nella migliore delle ipotesi.

Se i dati sulla ricchezza hanno il segno 'più' - sottolinea l'analisi - per quanto riguarda, invece, redditi e consumi per il 2023 Prometeia ipotizza un valore medio del reddito pro capite pari a 22.582 euro a livello nazionale e 23.972 euro regionale, mentre è associato un

reddito pro capite annuo disponibile per i consumi pari a 24.792 euro ai residenti livornesi e 22.568 euro a quelli grossetani. La spesa per i consumi, seppur lievemente cresciuta nel 2023, è frenata dalla forte incertezza che caratterizza gli anni '20 del nuovo millennio.

L'impennata del costo della vita (aumento dei prezzi e dei bisogni di consumo), il "congelamento" dei salari e le preoccupazioni delle famiglie sul futuro bloccano la domanda interna: la corsa dei prezzi, seppur meno intensa nel 2023, impedisce ai redditi di sostenere il livello dei consumi pre Covid.

Lo scenario che si prefigura per il 2024 è quello di un ulteriore e inevitabile contenimento della propensione al consumo e, per questa via, della crescita della spesa media, con eccezione di Grosseto. Da sottolineare la particolare situazione della Maremma dove il valore reale dei consumi, ormai da tempo, supera la capacità di acquisto del reddito disponibile, che resta sotto i bisogni ineludibili; come conseguenza si prevede che i consumi pro capite continuino a crescere anche nel 2024 seppur in modo contenuto e associati ad una propensione al consumo minore del 2023.

Per quanto riguarda il numero di occupati tra il 2021 e il 2023 nelle due province è risultato superiore alle unità di lavoro. Ciò lascia intendere che ogni individuo ha lavorato meno di quanto previsto/desiderato e si ipotizza, pertanto, il sussistere di una situazione di sottoutilizzo del fattore umano. La situazione si capovolge se guardiamo la media regionale e nazionale.

Pur in questo quadro, come detto, la ricchezza prodotta dal sistema economico aumenta ed è prevista

in ulteriore lieve incremento nel 2024: l'evoluzione positiva del valore aggiunto trova fondamento soprattutto nei Servizi per quanto l'intensità di crescita della ricchezza prodotta dal settore si vada ridimensionando.

Il report completo, insieme all'attività di monitoraggio e analisi economica del territorio del Centro Studi e Servizi, è disponibile sul sito camerale nella sezione dedicata: <https://www.lg.camcom.it/servizi/informazione-economica-prezzi/studi-ricerche>.

LIVORNO – I dati sono stati forniti per Ferragosto ed hanno luci ed ombre. I porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno archiviato il primo semestre dell'anno con una movimentazione complessiva che è risultata superiore alle 19,3 mln di tonnellate, facendo registrare un incremento del 2,8% rispetto alle 18,7 milioni di tonnellate movimentate fra gennaio e giugno dell'anno precedente.

L'analisi delle tipologie di traffici indica un incremento del 8,3%

(+4% in termini di tonnellate movimentate) nel campo dei rotabili.

Con 343.000 unità sbarcate e imbarcate nei tre porti di riferimento (Livorno, Piombino, Portoferraio), i ro/ro sono oggi la punta di diamante del sistema portuale dell'Alto Tirreno, e incidono sul traffico complessivo per oltre il 50%.

Buoni rendimenti anche sul fronte dei passeggeri, sia di traghetti che di crociere. Con oltre 3,8 mln di unità, il comparto ha messo a segno un +7,7% complessivo.

Porto di Livorno – 14,8 milioni

di tonnellate complessivamente movimentate e un -3,4% rispetto a gennaio-giugno 2023.

Nonostante il decremento generale nella movimentazione complessiva, il primo semestre del 2024 porta in dote a Livorno risultati in sostanziale tenuta e la conferma in alcuni importanti settori di traffico, come quello dei mezzi rotabili, cresciuti nel periodo di riferimento del 6,7%, a 249.822 unità.

Relativamente al settore dei passeggeri, il porto ha archiviato il primo semestre del 2024 con un traffico dei traghetti di 1.067.000 passeggeri (+7,1%) e un traffico delle crociere di 342 mila passeggeri (+73,2%).

In aumento anche le rinfuse solide, che nel periodo di riferimento hanno messo a segno un +4,8%, attestandosi a 308 mila tonnellate di merce movimentata.

I prodotti forestali movimentati in break bulk sono invece calati del 12,5%, a 960.562 tonnellate. In calo anche il numero delle auto nuove (-7,8%), a 263.000 unità.

La movimentazione complessiva dei contenitori, con 327.016 TEU, è risultata inferiore del 6,1% rispetto a gennaio-giugno 2023. Il dato è stato influenzato dalla maggiore diminuzione dei container vuoti (-10,2%, 79.015 TEU) rispetto a quella dei pieni (-1,8%, 224.738 TEU) e dal contributo negativo del traffico di trasbordo, che tra gennaio e giugno è diminuito del 20,7%, a 35 mila TEU circa.

Porto di Piombino – Il porto di Piombino ha chiuso il primo semestre dell'anno con una movimentazione complessiva in aumento del 52,2%, a 3.113.000 tonnellate.

Ad influire sulle ottime prestazioni del porto, l'andamento del traffico delle rinfuse liquide, settore che ha fatto registrare un incremento del 590%, grazie principalmente alle attività di rigassificazione della Golar Tundra.

Il traffico ro/ro, che incide per il 48% del totale, ha segnato un incremento del 13%, con 47.000 mezzi transitati.

Variazioni percentuali positive rispetto allo scorso anno anche per i passeggeri dei traghetti (+2,6%), attestati a 1.239.000 unità.

In positivo i numeri relativi al settore crociere che, con 3 scali e 5.455 crocieristi, sono aumentati dell'1,2% rispetto all'anno precedente.

Porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo – Per i porti dell'isola d'Elba, il primo semestre 2024 si è chiuso con un traffico commerciale stabile, in leggera flessione (-0,5%), a 1.335.337 tonnellate.

Dati positivi (+2,5%) sono stati registrati nel settore dei passeggeri sbarcati/imbarcati dai traghetti: tra gennaio e giugno sono stati 1.227.000.

Per il settore crociere si rileva una crescita dell'1,3%, con 10.099 passeggeri e 41 scali, 129 passeggeri in più e uno scalo in meno rispetto a quanto totalizzato nel 2023.

Il commento del presidente Guerrieri – "Le tensioni geopolitiche, le azioni delle banche centrali per frenare l'inflazione e i riflessi negativi sui consumi e la produzione industriale hanno caratterizzato questa prima metà dell'anno. Ciò non di meno, se si eccettuano i cali in alcune tipologie di traffico, come le auto nuove e i prodotti forestali, i porti del Sistema sono riusciti ad archiviare il semestre con dati tutto sommato positivi," ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

BORGHI DEI DOTTI

DA OLTRE 50 ANNI CON MSC AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it
Uff. Operativi: La Spezia – Marina di Carrara

DAL VIDEOMESSAGGIO DEL VICEMINISTRO RIXI

Navicelli di Pisa, ora grandi lavori



PISA – In occasione del recente convegno sul tema 'La nautica pisana volano della costa toscana', promosso dalla Port Authority di Pisa, per discutere il futuro del settore nautico pisano, è intervenuto a distanza anche il viceministro al MIT Edoardo Rixi, che ha inviato un video messaggio alla platea dell'evento partecipato tra gli altri anche dal presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi.

Al centro della discussione è emerso infatti il tanto atteso annuncio ufficiale dello sblocco di 30

milioni di euro destinati, nell'arco del prossimo triennio, al consolidamento degli argini del Canale dei Navicelli. Questo intervento ha come obiettivo il miglioramento della navigabilità e del transito dei superyacht costruiti nei cantieri pisani, rappresentando un passo cruciale per sostenere la crescita del settore nautico locale.

Rixi ha così ribadito l'impegno del governo per garantire la navigabilità del canale, sottolineando che il prossimo obiettivo sarà risolvere il problema dello sbocco diretto

a mare del canale. "Mi ero preso l'impegno come viceministro di trovare le risorse di iniziare a poter mettere in azione tutte le attività per garantire la profondità per le aziende che su questo canale hanno costruito il presente e il futuro della nautica da diporto e non solo - ha raccontato Rixi nel videomessaggio inviato - Sono contento che grazie all'intervento e all'emendamento presentato dal deputato Ziello, siamo riusciti finalmente impegnare la somma".

Trenta milioni di euro che "probabilmente, da qua a Natale, verranno rimodulati - precisa il viceministro - Abbiamo tutte le risorse a disposizione per potere completare la messa in sicurezza dell'intero canale e quindi dare tranquillità a tutte le aziende che su questo canale fanno business. C'è ovviamente ancora da risolvere la parte finale, vale a dire quindi la creazione del nuovo ponte che possa consentire di non passare dentro il porto di Livorno, interessato a una serie di lavori, tra cui la Darsena Europa". (Un problema che fino ad oggi sembra purtroppo sottovalutato, come abbiamo scritto ormai centinaia di volte; ed è invece fondamentale anche per usare al meglio la Darsena Toscana. N.D.R.).

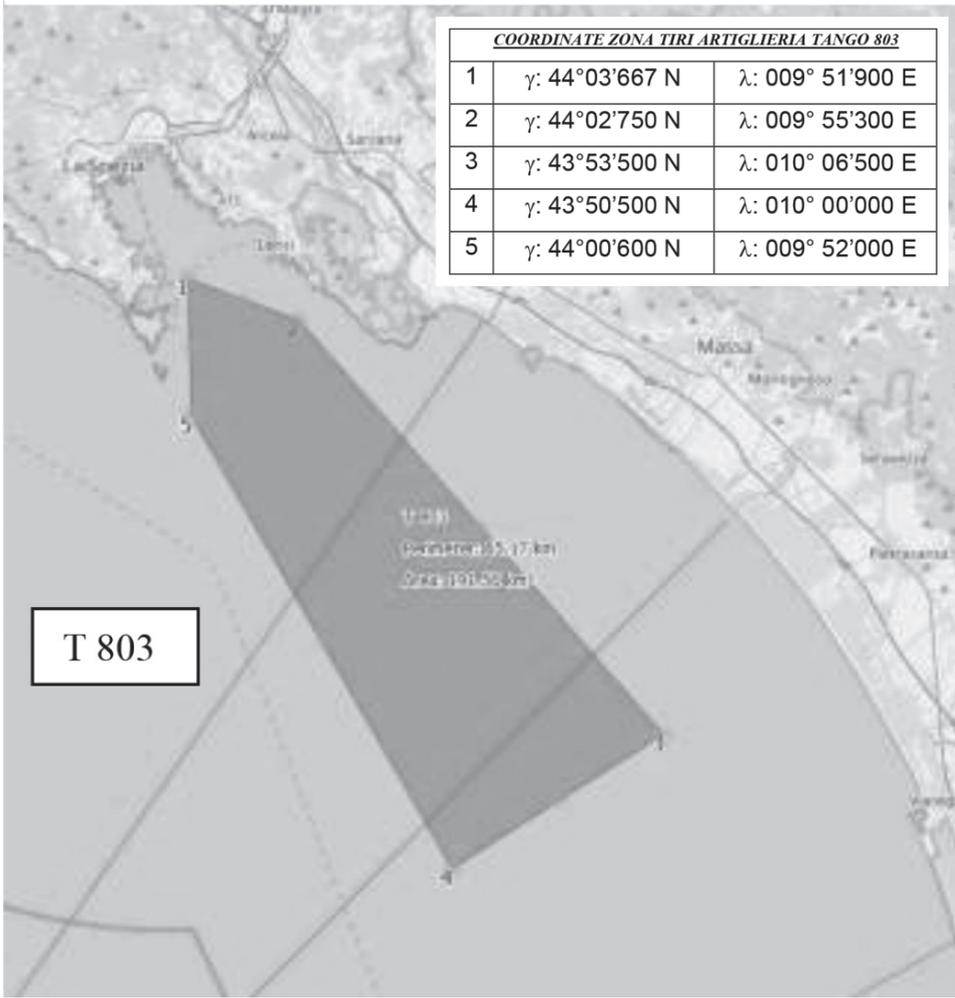
"In questo momento l'attenzione del governo verso la Blue Economy è altissima - tiene a sottolineare

Rixi, che ha promesso di presenziare fisicamente con un tour in agenda in autunno tra settembre e ottobre proprio tra i capannoni e gli uffici della filiera pisana - Prossimamente, in occasione del salone di Genova, rilanceremo fortemente tutti i temi, compresi quelli della cantieristica navale, perché vogliamo essere leader del settore a livello mondiale e in parte lo siamo già. Ma vogliamo affermare la nostra posizione: necessario è garantire una sinergia anche con gli enti locali, con le regioni interessate, per andare a risolvere quei problemi infrastrutturali che oggi per le nostre aziende rappresentano criticità".

Musica per le orecchie di Cecchi: "Il settore è in crescita, questo anno supereremo i 4 miliardi di export e gli 8 miliardi alla produzione. La filiera è cresciuta da 160 mila a 260 mila addetti circa negli ultimi cinque anni. Il 75 per cento dei grandi yacht viene costruito nel distretto che va da La Spezia a Livorno: in sostanza un terzo del fatturato mondiale fa parte di questa grande area vasta. Negli ultimi anni il Canale dei Navicelli ha avuto uno sviluppo esponenziale e quindi è necessario consentire alle navi il transito sul canale, ben venga quindi un intervento come questo" ha snocciolato con orgoglio i dati il numero uno di Confindustria Nautica

DAL 24 AL 26 SETTEMBRE IMPORTANTI DIVIETI DI NAVIGAZIONE

Viareggio, tiri d'artiglieria in mare



za, se conduttori di un'unità da diporto incorrono nell'illecito amministrativo di cui all'art. 53 del D.lgs. n. 171 del 18 luglio 2005. Negli altri casi si applicano, autonomamente od in eventuale concorso con altre fattispecie, salvo che il fatto non costituisca altro più grave illecito, gli artt. 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

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

DAL VESPUCCI A CAPRAIA HORN FINO AL CARRIER GROUP IN AUSTRALIA

La Marina nel mondo



Nelle foto: Due immagini del Vespucci a Capo Horn.

ROMA – Lo scorso Ferragosto - ha ricordato lo Stato Maggiore della MM - è stato particolarmente denso di impegni per la Marina, che ha esteso la sua proiezione contemporaneamente in tutti i quadranti del globo: il Vespucci fino a Capo Horn nell'estremo sud, nave Alliance fino alla latitudine 82 nord nel Mare Artico, il Carrier Strike Group

in Australia e nell'Indo-Pacifico, nave Carabiniere negli Stati Uniti e Oceano Atlantico. A queste, si associa la continua presenza in Mar Rosso, nel Golfo di Guinea e nel Mediterraneo. Anche oggi sono in attività circa 3500 donne e uomini, a bordo di 32 unità di cui 12 fuori dal Mediterraneo. "Sono attività che - ha scritto il

capo di Stato Maggiore della marina ammiraglio Enrico Credendino - combinate insieme, producono per il paese un prezioso valore strategico - per la sicurezza marittima, la cooperazione internazionale, la ricerca, l'esportazione della cultura e del Made in Italy - i cui effetti incidono in modo importante su sicurezza e benessere della collettività".



IN UN QUADRO SEMESTRALE DI LUCI ED OMBRE

Porto di Roma, più crocieristi



Pino Musolino

CIVITAVECCHIA – Si conferma lo straordinario trend del mercato delle crociere per il principale scalo portuale del network regionale. Con all'orizzonte il nuovo, storico, record annuale dei 3,5 milioni di passeggeri crocieristi, il primo semestre del 2024 fa registrare un incremento del

14,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Civitavecchia si caratterizza sempre più come "home port"; continua a crescere, infatti, la percentuale di crocieristi (+16,8%) che iniziano e terminano la crociera nel porto di Roma, rispetto ai transiti che, negli anni passati, hanno sempre fatto la parte del leone. In sostanziale aumento anche il numero degli accosti delle città galleggianti che si aggira intorno al 9% con 27 accosti in più rispetto al primo semestre del 2023. Mentre si registra una flessione dei passeggeri di linea (-3,9%), continua a espandersi il traffico legato all'automotive che ha visto una significativa ripresa proprio a partire dall'inizio dello scorso anno quando i piazzali del principale scalo laziale hanno iniziato a riempirsi dopo la crisi pandemica. Nei primi sei mesi del 2024 l'incremento percentuale rispetto al 2023 è pari al 6% per un totale di oltre 92 mila auto in polizza movimentate.

Per quanto riguarda il traffico merceologico complessivo, il porto di Civitavecchia registra un decremento pari al 17% dovuto essenzialmente alle merci solide condizionate dal traffico del carbone, ormai prossimo allo zero (-92,5%), in vista del phase out di Torrevaldaliga Nord previsto entro il 2025. In costante aumento (+19%) le rinfuse liquide che, con i prodotti raffinati che servono l'aeroporto "Leonardo da Vinci" di Fiumicino, superano il mezzo milione di tonnellate. Traffico in crescita anche nel porto di Fiumicino dove, con un incremento pari al 4,3%, si è andati oltre il milione e mezzo di tonnellate. In controtendenza, invece, il porto di Gaeta dove a crescere sono le rinfuse solide (+23,9%). Nel complesso, il traffico merci dei porti del network laziale, con 6.221.584 tonnellate movimentate, subisce una flessione pari al 10,5%.

Austral
S. T. C. s.r.l.

Agenti



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION

Servizio bisettimanale
diretto da Livorno

per **Tunisi (Rades)**
Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via dell'Ufficio dei Grani, 9 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - e-mail: austral@austral.it



UNA RELAZIONE DI "ITALIA SOLARE" SUL DECRETO AREE IDONEE

Fotovoltaico ed eolico, dove e dove non



ROMA - Il Decreto Aree Idonee entrato in vigore all'inizio di luglio - scrive in una sua relazione "Italia Solare - dove va fare chiarezza sulle aree da destinare a impianti fotovoltaici ed eolici. Ma le decisioni più importanti sono state delegate a Regioni e province autonome. Gli enti di governo territoriale potrebbero quindi procedere in ordine sparso sulle aree idonee per le rinnovabili, con il risultato di avere un quadro tutt'altro che omogeneo per lo sviluppo delle FER a livello nazionale.

Così gli obiettivi principali del decreto, aumentare la semplificazione dell'iter autorizzativo e garantire più omogeneità, sembrerebbero centrati solo in parte.

C'è però ancora spazio per correggere la rotta: sarà determinante l'attuazione della norma da parte dei poteri locali. Quali criteri dovrebbero seguire regioni e province autonome per individuare le aree idonee per le rinnovabili?

"Italia Solare", l'associazione che rappresenta gli operatori della filiera del fotovoltaico, ha presentato alcune proposte concrete in una lettera indirizzata a regioni e province autonome, Anci, e ai ministeri dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, della Cultura e delle Imprese e del Made in Italy. Ecco i suggerimenti.

Secondo quanto stabilito dal decreto - bisogna ricordare - a decorrere dal 2 luglio gli enti di governo locale

hanno 180 giorni per individuare con propria legge quattro tipologie di zone sul loro territorio:

- le aree idonee, dove si applicherà un iter autorizzativo accelerato e agevolato,
- le aree non idonee, incompatibili con specifiche tipologie di impianti,
- le aree ordinarie, dove si applicano i regimi autorizzativi ordinari,
- le aree vietate, dove è preclusa la realizzazione di impianti fotovoltaici a terra ai sensi della nuova norma introdotta dall'art.5 del DL Agricoltura.

Il decreto dà alcune indicazioni di massima sulle priorità da seguire. L'idoneità dovrebbe essere valutata per tutte le superfici di strutture edificate (capannoni industriali parcheggi, aree industriali, artigianali e dedicate a servizi e logistica). La norma stabilisce che si verifichi l'eventuale idoneità di altre aree non sfruttabili, come le superfici agricole non utilizzabili. Vigè invece il divieto per le superfici pertinenti a beni sottoposti a tutela ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio. E viene dato agli enti locali la possibilità di stabilire una fascia di rispetto, fino a 7 km, dai beni tutelati.

Per centrare gli obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) e accelerare lo sviluppo delle rinnovabili, l'associazione suggerisce un approccio omogeneo sull'intero territorio nazionale, da costruire attorno ai seguenti criteri.

Gli enti locali dovrebbero considerare immediatamente come aree

idonee per le rinnovabili:

- tutte le coperture,
- le aree già impermeabilizzate, ad esempio i parcheggi, le aree a destinazione industriale, artigianale, per servizi e logistica,
- le aree compromesse, come le cave e le discariche,
- le aree su cui occorrono interventi di bonifica.

Se queste aree sono già, di fatto, comprese tra le priorità individuate dal decreto, Italia Solare suggerisce che vengano ritenute idonee anche:

- le aree nelle immediate vicinanze di stabilimenti industriali o di zone industriali, artigianali e industriali, anche se agricole. Qui gli enti locali dovrebbero autorizzare anche impianti fotovoltaici con moduli a terra, per agevolare la fornitura di elettricità a basso costo alle imprese insediate nelle vicinanze;
- i terreni agricoli non produttivi o non utilizzati per l'agricoltura da lungo tempo, anche per impianti fv a terra
- i terreni agricoli produttivi, ma limitatamente a impianti agrivoltaici in tutte le configurazioni, "purché venga garantita una sostanziale continuità agricola e gli impianti rientrino in progetti di supporto allo sviluppo delle attività agricole (investimenti in tecnologie agrarie avanzate, come l'idroponico e l'irrigazione di precisione; integrazione a valle delle filiere; uso di mezzi agricoli elettrici, ecc.)".

Un passaggio essenziale per la migliore individuazione delle aree idonee per le rinnovabili, secondo l'associazione, è garantire un monitoraggio continuo e coordinato dello sviluppo degli iter autorizzativi, delle realizzazioni e delle connessioni, opere di rete incluse. In questo modo, le regioni e le province autonome potrebbero sia tenere traccia dei progressi compiuti rispetto agli obiettivi fissati dal Burden Sharing, la quota di capacità installata attribuita a ciascun territorio dal decreto, sia per verificare l'efficacia dei provvedimenti regionali sulle aree idonee. Altro punto toccato da Italia Solare riguarda le misure di compensazione, la cui disciplina risalente al 2010 sarebbe da aggiornare d'intesa con i Comuni.

Sempre nell'ottica di una migliore collaborazione con gli enti locali, "si ritiene necessaria anche l'elabora-

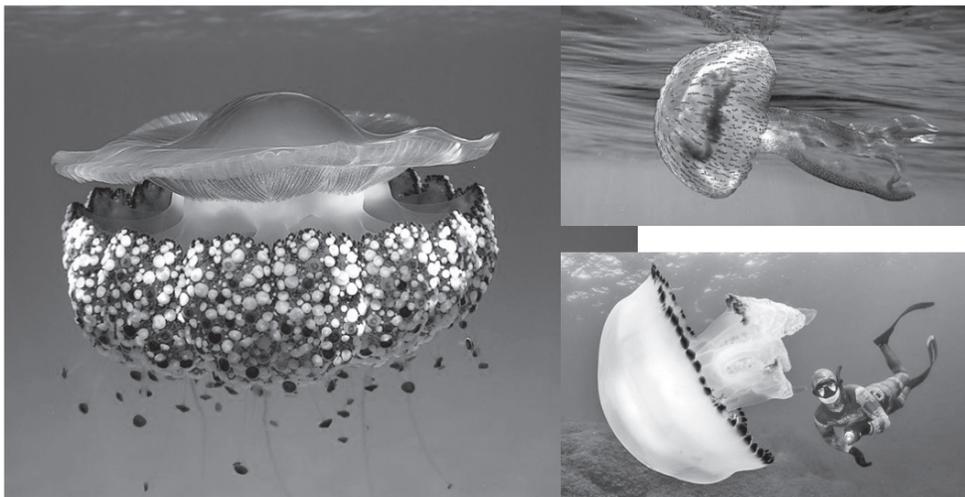
zione di una guida per lo sviluppo, la progettazione, realizzazione e gestione degli impianti, in particolare a terra e di una certa rilevanza, che l'Associazione si appresta a redigere, perché possa essere utilizzata su base volontaria dagli associati, con l'obiettivo di favorire anche il dialogo con il territorio e la massimizzazione dei ritorni. Risulta pure fondamentale una corretta gestione

info@sisam.it +39 0586 243 814

dei procedimenti di connessione, nuovi e in corso, e degli iter autorizzativi, affinché siano coerenti con gli esiti della programmazione delle Regioni sulle aree idonee", aggiunge Italia Solare.

QUEST'ESTATE SUL TIRRENO

Un mare di meduse



Nelle foto: La cotylohriza, la rhizostoma pulmo e la piccola e urticante pelagia.

FIRENZE - Il consuntivo dell'estate avviata agli sgoccioli parla di un Adriatico che ha sofferto parecchio per le mucillagini. Se il mare Adriatico soffre, anch'esso con i suoi problemi. Le temperature nelle acque toscane hanno raggiunto i 30 gradi, mai sfiorati prima. Le conseguenze immediate sono state il proliferare di meduse e un'impressionante moria di pesci che c'è stata nelle lagune costiere come a Orbetello, e in generale in molti tratti di corsi d'acqua vicini al mare. Le elevate temperature hanno provocato infatti lo sviluppo di alghe e la mancanza di ossigenazione dell'acqua. Con risvolti pesanti per

la pesca e, in qualche caso, con problemi anche alle spiagge più vicine. Ma la maggior parte degli oltre 600 chilometri di costa della Toscana è rimasta esente da problemi di questo tipo e le spiagge sono prese d'assalto da milioni di turisti. A Livorno, con la consueta ironia, alcuni stabilimenti balneari si sono inventati il "medusometro" cioè un cartello che veniva aggiornato ogni giorno e indicava la frequenza più o meno alta di meduse in mare. In questa estate da Livorno fino all'isola d'Elba sono state osservate comunemente molte meduse poco urticanti: il "polmone di mare" la classica

medusa bianca abbastanza grande e al largo, specie lungo le isole, la bellissima e innocua "cotylohriza", vera opera d'arte della natura.

Mentre è ben più temibile, anche se piccola, è la "pelagia noctiluca", rosa-violetto di circa 10 centimetri di diametro dotata di 8 lunghi tentacoli retrattili, molto urticanti e semi-trasparenti, che partono dai bordi e si possono estendere fino a 2 metri. Il problema del progressivo riscaldamento delle acque del mare però ha dei risvolti più inquietanti nella diffusione di specie aliene di pesci, crostacei e alghe. E questo può essere un problema ben peggiore, come si è visto già con il proliferare del granchio blu anche in alcune coste della Toscana.

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CARONTE & TOURIST

siremar
Caronte & Tourist Italia Minor, S.p.A.

carontetourist.it

www.lorenziniinterterminal.it

LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR

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@lorenziniinterterminal.it
www.lorenziniinterterminal.it

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

MSC

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma
Napoli • Gioia Tauro • Bari • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409
E-mail ita-info@mscnavi.it

www.lenavigroup.it



SECONDO IL DIBATTITO A LIGNANO SABBIAORO

Ancora poche donne al lavoro

LIGNANO SABBIAORO – L'Italia è ancora una delle prime dieci potenze economiche mondiali, con aziende, grandi, medie e piccole, leader in alcuni settori sia tradizionali, sia avanzati. Inoltre, il nostro Paese è anche una delle principali democrazie del pianeta, con una lunga tradizione giuridica e di tutela dei diritti fondamentali. Ciononostante, continua ad avere un vulnus che nel 2024 appare quasi inspiegabile: il più basso tasso di occupazione femminile nell'Unione Europea (secondo dati del servizio studi della Camera dei deputati del 2022) con il 55% di donne in età lavorativa, a fronte di una media Ue di 14 punti superiore, un'occupazione femminile spesso relegata in ruoli secondari e retribuzioni delle nettamente più basse di quelle dei colleghi maschi.

Nel raffronto fra donne e uomini in posizione di vertice, si nota che, nonostante le normative che hanno imposto un minimo di donne nei Cda delle aziende pubbliche e di quelle quotate, in Italia (fonte dati Ue) solo il 28% dei manager è donna, contro una media europea del 33% e picchi superiori al 40% in Slovenia, Svezia (entrambe al 40%), Polonia (43%) e Lettonia (46%).

Guardando specificamente alle donne imprenditrici/titolari



Nell'immagine: Un commento femminile (Manara).

di aziende, gli ultimi dati Istat disponibili, aggiornati al 2021, rivelano che nel nostro Paese le donne imprenditrici sono solo il 30% del totale degli imprenditori (con una crescita di meno di un

punto percentuale rispetto al 2015) a fronte di una media Ue del 42,2%. Oltre il 90% delle donne imprenditrici è attiva nel settore dei servizi e quasi il 65% (contro il 62% degli uomini) è imprenditrice

di sé stessa, cioè senza dipendenti. Nelle società di capitale il dato delle imprenditrici scende al 28%. Tutto ciò nonostante le imprenditrici siano mediamente più giovani, più istruite, più spesso laureate rispetto ai colleghi maschi.

*

Come superare le resistenze a una reale parità di genere? Quali le qualità maggiori e "originali" che le donne manager e imprenditrici portano nella vita delle aziende? Di tutto questo si è parlato nel secondo appuntamento di "Economia sotto l'Ombrellone" mercoledì scorso 21 agosto, a Lignano Sabbiadoro.

All'incontro, che ha avuto come titolo «Romper il tetto di cristallo: il valore delle donne alla guida delle imprese», hanno preso parte quattro donne che sono con successo alla guida di aziende friulane, leader nei rispettivi settori: Elisabetta Cois, architetto e cofondatrice di UbiRoom; Elisabetta Gortani, responsabile commerciale Gortani Srl; Federica Gortani, responsabile risorse umane Gortani Srl; Lisa Tosolini, titolare Distillerie Bepi Tosolini

Ha moderato il dibattito Carlo Tomaso Parmegiani, ideatore di Economia sotto l'Ombrellone e direttore editoriale Nord Est dell'agenzia di comunicazione Eo Ippo.

G.T. SPED
INTERNATIONAL SHIPPING

Spedizioni Internazionali Marittime Operatori Doganali

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

GIOCO DURO SUI COLLEGAMENTI PER LE ISOLE TOSCANE

Toremар in fuga dalla gara



LIVORNO – Il gioco si fa duro e a rimetterci potrebbero essere, oltre ai circa 250 tra marittimi e impiegati della società regionale. Le migliaia di residenti e pendolari delle isole toscane, oltre al turismo. Toremар ha messo dunque in vendita almeno quattro delle sue navi impegnate ad oggi sui collegamenti dell'Arcipelago Toscano. Una risposta dura, anzi per alcuni aspetti drammatica, allo scontro con la Regione Toscana sui termini della gara per la nuova concessione del servizio pubblico di collegamento delle sette isole. Gara prima su ipotetiche "tre ambiti", risultata impraticabile, poi su ambito unificato ma con richieste della Regione - fortissimi investimenti in navi nuove - considerate più che punitive.

Le navi in vendita - l'apposito sito ne riporta nomi e caratteristiche - sono "Rio Marina Bella",

l'aliscafo "Schiopparello Jet", la "Giovanni Bellini" e la "Liburna", quest'ultima tra le poche a servire su rotte d'altura come il collegamento giornaliero attuale con Capraia. Tutte le suddette navi in vendita risultano di proprietà della società, che fa capo alla famiglia Onorato.

Anche Moby si sta "alleggerendo". La nave ro-ro Maria Grazia Onorato ha cambiato nome, noleggiatore e si appresta a essere impiegata sulla rotta che collega Gran Bretagna e Belgio.

Secondo quanto rivelato da Ferry Shipping News, sarà infatti P&O Ferries il nuovo noleggiatore della nave che nel frattempo è stata già rinominata Longstone. Dopo aver operato negli ultimi anni nel Mediterraneo prima per Moby e poi in Nord Europa in subcharter con Cldn, ora dovrebbe entrare in servizio facendo la spola fra gli scali di Tilbury, in Inghilterra, Zeebrugge

in Belgio, appunto e Hull, sempre in Inghilterra.

Sempre a proposito di Moby, infine, dalla Sardegna rimbalza la notizia che, dopo le avarie che hanno messo fuori gioco i traghetti Giraglia e Bastia impiegati fra Santa Teresa Di Gallura e Bonifacio, dal prossimo mese di gennaio sarà trasferito in Sardegna dalla flotta di Toremар, dove è attualmente impiegato fra Livorno e Capraia, il Liburna. Con la sua lunghezza di 72 metri e larghezza di 14 metri, per una velocità di 16 nodi e mezzo, questa nave ha capacità di trasporto di 76 auto e 700 passeggeri. Ad annunciare questo trasferimento è stata Nadia Matta del partito Futuro Diverso. La stessa ha informato che il traghetto Bastia ha un problema al thruster di prua e che i tecnici di una ditta specializzata sono al lavoro al porto di Santa Teresa di Gallura per effettuare la riparazione.

PRIME REGATE "D'ASSAGGIO" DELL'AMERICA'S CUP

L'elettronica vince o perde



Nella foto: Luna Rossa (a destra) ingaggiata alla partenza con New Zealand.

BARCELLONA – E così dai primi match race dei giorni scorsi si cominciano ad intravedere le potenzialità dei "mostri" che nelle Regate Preliminari dell'America's Cup andranno poi a sfidarsi tutti insieme. I cinque Challenger Luna Rossa Prada Pirelli, Ineos Britannia, NYCAmerican Magic, Alinghi Red Bull Racing e Orient Express Racing Team, si sono confrontati con il Defender Emirates Team New Zealand. L'evento,

iniziato il 22 agosto ha visto quattro giorni di match race.

22 Agosto: MATCH #2 - NZL (blu) vs ITA (gialla) - MATCH #4 - ITA (blu) vs FRA (gialla).

23 Agosto: MATCH #7- USA (blu) vs ITA (gialla).

24 Agosto: MATCH #11- ITA (blu) vs GBR (gialla).

25 Agosto: MATCH #14 - ITA (blu) vs SUI (gialla).

Anche se i risultati dei confronti a due non anno considerati in as-

soluti, sono pur sempre indicativi, e si conferma che più ancora delle qualità corsaiole degli scafi, ormai sono i computer di bordo a vincere o perdere. Così successo a Luna Rossa, che nel primo confronto con Nw Zealand (il più atteso) ha dato forfait per un pasticcio dell'elettronica di bordo; così nella seconda regata, dove il guaio è successo ai francesi. Così per il resto, Luna Rossa non se la sta cavando male. Esce a pari punteggio pieno con i kiwi.

NERI
1895

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

SINTA SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS

**Tecnici della distribuzione
per gomma naturale e lattice**

CISQ ESQ ISO 9001 AEO

AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED UNI EN ISO 9001:2015

OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888 718 ric.aut. - Fax 0586 899 121
E-mail: sinta@sinta.trade • Web: www.sinta.trade

UN RESOCONTO DELLA GUARDIA COSTIERA TOSCANA

Ferragosto, burrasche e soccorsi



GUARDIA COSTIERA

LIVORNO – È stata una sorpresa, perché nessuno s'immaginava tanta violenza del meteo: quest'anno il maltempo di Ferragosto ha rovinato i piani a tutti coloro che, come da tradizione, avevano deciso di trascorrere al mare l'intera giornata di ferie. Ma ha anche impegnato duramente i sistemi di soccorso e salvataggio lungo tutta la penisola.

Dopo le prime ore del mattino il rapido peggioramento delle condizioni climatiche di vento e mare ha creato notevoli criticità a chi aveva deciso di uscire in barca o passare la giornata sotto l'ombrellone. Significativa la situazione sul Tirreno, riferita dal Guardia Costiera a conclusione della giornata.

Dalla Versilia, al litorale pisano-livornese, ma anche al Giglio e all'isola d'Elba molti stabilimenti si sono rapidamente svuotati. L'improvviso evento burrascoso, caratterizzato da forti raffiche di vento, qualche piovasco ed un sensibile calo delle temperature, ha suggerito a famiglie e turisti di cercare riparo.

Tantissimi anche i diportisti che sono stati sorpresi dall'intensificarsi del vento, soprattutto sottocosta, che in alcune località ha sfiorato anche i 50 nodi, e dal moto ondoso proveniente da ponente che ha spinto inesorabilmente barche alla fonda ad andare alla deriva fino a spiaggiarsi, con particolari disagi registrati nel Golfo di Baratti e nel pisano.

In poche ore sono state oltre seicento le chiamate di soccorso pervenute alla sala operativa regionale della Guardia Costiera che ha dovuto gestire, con non poche difficoltà, molte situazioni in cui i diportisti versavano in serio pericolo.

Per fronteggiarle tutte è stato

necessario il dispiegamento di un imponente dispositivo navale ed aereo. Alle motovedette già in mare per il "ferragosto sicuro" è stato necessario affiancare elicotteri della Guardia Costiera di Sarzana e si è dovuto in alcuni casi ricorrere al prezioso ausilio di mezzi nautici di altre Forze di Polizia come la Guardia di Finanza ed i Vigili del Fuoco - oltre che di privati - per assistere le tante persone che negli stessi frangenti richiedevano soccorso.

I militari hanno anche presidiato via terra i punti più nevralgici della costa centrosettentrionale della regione, raccomandando a gestori e bagnini degli stabilimenti balneari di prestare la massima attenzione e suggerire alle persone di non entrare in acqua.

*

Ecco alcuni degli interventi più significativi: lungo la direttrice Livorno-Combo-Marina di Pisa incessante il lavoro della motovedetta CP 866 della Capitaneria labronica che è stata impiegata per prestare assistenza a decine di unità in difficoltà, in particolare sottocosta e per malori a bordo.

Contemporaneamente il battello pneumatico G.C. A02 è stato inviato in località Calignana e Cala del Leone del comune di Livorno recuperando otto persone da due diversi natanti che avevano difficoltà a governare e rischiavano di sbattere contro gli scogli (uno di essi finanche con una falla a bordo), mentre personale militare dell'Ufficio Locale Marittimo di Marina di Pisa, con l'ausilio del battello pneumatico G.C. B61, recuperava altre otto persone in tre distinti interventi ad unità in difficoltà con gli occupanti in preda al panico.

Sempre negli stessi frangenti veniva coordinato l'impiego delle

motovedette V 903 e B.S.O. 130 dipendenti dalla Stazione Navale della Guardia di Finanza di Livorno nelle acque antistanti il litorale livornese e di Castiglioncello, recuperando un totale di sette persone da altre due imbarcazioni in difficoltà.

Si è poi reso necessario l'utilizzo dell'elicottero della Guardia Costiera NEMO 11-16 dislocato presso il 1° Nucleo Aereo di Sarzana e temporaneamente rischierato a Pisa, nelle acque delle Secche di Vada per lo spettacolare ed efficace recupero, reso difficoltoso dalle forti e variabili raffiche di vento, di tre delle cinque persone che si trovavano a bordo di un natante in avaria ed in balia delle onde. L'unità con a bordo gli altri due occupanti, è stata successivamente scortata dal battello pneumatico G.C. B60 di Cecina mentre veniva rimorchiata fino all'ormeggio in porto da una ditta locale.

Al Giglio, nel primo pomeriggio, una improvvisa tromba d'aria causava il ribaltamento di un gommone in località Campese facendo finire in acqua i cinque occupanti. Immediata la richiesta di soccorso di persone a terra che avevano visto la scena. Inviati sul posto la motovedetta CP868 di base a Porto Santo Stefano ed il mezzo nautico dei Carabinieri dislocato presso il porto dell'isola che, anche grazie alla prontezza di un diverso natante privato già in zona, riuscivano a trarre in salvo i diportisti.

All'Elba, invece, circa una quindicina gli interventi di soccorso condotti dagli uomini della Capitaneria portoferraiese, tra cui 4 per avaria al motore, 1 per assistenza sanitaria, 1 per un presunto disperso su una canoa con il figlio minore ed i rimanenti per il panico ed i danni generati dal maltempo. Tra i tanti, si segnala anche l'intervento del battello pneumatico GCB78

GRIMALDI GROUP

www.grimaldi.napoli.it

il GREEN è già OGGI

dislocato presso l'Ufficio Locale Marittimo di Marciana Marina che ha prestato soccorso a due ventenni di nazionalità tedesca a bordo di un natante preso a noleggio i quali, con scarsa esperienza nautica ed in preda al panico a causa delle onde alte e del temporale in corso, non riuscivano a tornare a terra. Il natante è stato successivamente condotto e ormeggiato in sicurezza nel porto Marciana Marina.

A Piombino le maggiori criticità sono state lo spiaggiamento di quattro unità: una a San Vincenzo, in località Rimigliano e 3 nel golfo di Baratti. In quest'ultimo caso per uno degli occupanti si è reso necessario il ricovero in ospedale per fratture ad una gamba. Altra situazione degna di nota è stato il recupero - sempre a Baratti - di tre persone rimaste bloccate sugli scogli e che a causa del mare agitato erano impossibilitate a tornare a riva.

Anche a Carrara decine sono state le segnalazioni di diportisti in difficoltà, in particolare nell'area compresa tra Punta Bianca ed

il Comune di Montignoso, con l'Autorità Marittima che è riuscita a far trovare riparo alle unità nel porticciolo del Cinquale e nel porto carrarino grazie anche alla collaborazione del locale gruppo ormeggiatori.

In Versilia le situazioni più critiche hanno riguardato gli stabilimenti balneari. Rapida chiusura degli ombrelloni e messa in sicurezza delle tende per evitare danni e pericoli con la Guardia Costiera intervenuta a presidiare tutto il litorale.

Tra le tante operazioni di soccorso si è registrato anche l'incendio grave di un'imbarcazione a vela con a bordo sei francesi che navigava a poche miglia al largo dell'isola di Capraia. In questo caso la Guardia Costiera ha prontamente dirottato sul posto la motonave Mega Vittoria in transito in zona, che ha recuperato i naufraghi dalla zattera di salvataggio su cui si erano rifugiati e li ha condotti in salvo fino in porto a Livorno. Frattanto la motovedetta CP 286 della Ca-

CORATRASPORTI

Trasporto container
Trasporto con vasche e porta container ribaltabili
Trasporto merci con centinati e motrici
Traino con mezzi ribassati
Trasporto container in adr e temperatura controllata
Trasporti eccezionali
Logistica/containerizzazione merce
Pesature contenitori

Sede di Livorno
Via delle Cateratte, 25
tel. 0586 880706/880269
fax 0586 880275/884465

Filiale La Spezia
Via Piano di Vezzano 1°
19020 Vezzano Ligure (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

web: www.coratrasporti.com
e-mail: contatti@coratrasporti.com

pitineria di Livorno ed il Battello B123 di Capraia, poi collaborati dai mezzi dei Vigili del fuoco, hanno provato a spegnere l'incendio che ormai si era propagato a tutto lo scafo determinando l'inevitabile affondamento dell'imbarcazione.

CABINATO A VELA CON AVARIA AL MOTORE

Affonda sulla costa



LIVORNO – Nella tarda sera di ieri, poco prima delle 23.00, a circa mezzo miglio a sud dal porto di Marina di Pisa, a causa di un'avaria all'apparato motore e del moto ondoso in atto, una unità a vela di circa 11 metri con due persone a bordo,

si incagliava sulle barriere soffolte posizionate a protezione della costa lungo l'abitato di Marina di Pisa.

I diportisti residenti in Piemonte, ma che hanno la barca ormeggiata in Arno per tutta la stagione, erano di rientro dalla giornata di mare

trascorsa lungo la costa meridionale di Livorno.

Nonostante vari tentativi di manovre di disincaglio messe in atto dal proprietario e da una unità della Guardia Costiera della Capitaneria di Porto di Livorno prontamente intervenuta a seguito di chiamata di soccorso giunta alla sala operativa dalle persone a terra che avevano assistito all'accaduto, l'imbarcazione rimaneva incagliata e gli occupanti scendevano a terra utilizzando il tender in dotazione.

Il proprietario veniva formalmente diffidato dall'Autorità Marittima a rimuovere l'imbarcazione. Attualmente sono in corso i tentativi di rimozione in sicurezza dell'unità, che però non saranno agevoli, non solo perché a seguito di ispezione subacquea lo scafo si presenta squarciato, ma anche in considerazione del repentino peggioramento delle condizioni meteorologiche.

GIGONI
ARREDA IL TUO LAVORO

SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO

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

DALMINE S
LOGISTIC SOLUTIONS

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

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

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Guardia Costiera verso

notevole sovraccarico della moltiplicazione di presenze, sia in mare che sui litorali. Da tempo lo stesso comandante del Corpo ricorda che il personale delle Capitanerie andrebbe potenziato in numeri e mezzi. Come ve la passate voi a Livorno & C?

La Toscana è una regione molto attrattiva che, non solo per le città d'arte, ma soprattutto per le sue bellezze naturalistiche ed ambientali, diventa, in particolare nel periodo estivo, meta ambita di tanti turisti. Le sue coste, le sue spiagge, i suoi mari, le isole che compongono l'Arcipelago Toscano fanno registrare quasi venti milioni di presenze turistiche, presenze che - sommate alla popolazione stanziale - naturalmente significano bagnanti e diportisti ai quali assicurare adeguati servizi di vigilanza.

È facile comprendere come questi numeri comportino da parte nostra uno sforzo non indifferente per garantire la libera e sicura fruizione di spiagge e mari.

Nell'ambito della consueta operazione Mari e Laghi Sicuri, la Direzione Marittima al mio Comando ha dispiegato un importante assetto operativo mare-terra sulla base del quale oltre 120 militari e 40 mezzi navali presidiano quotidianamente in maniera dedicata specchi di mare e litorali a tutela della sicurezza della balneazione e della navigazione, oltre che per lo svolgimento delle attività turistico-balneari nel rispetto della legge e per un pronto intervento in caso di emergenza.

Per quanto concerne i numeri, il comandante generale, l'ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, insieme al signor ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, senatore Salvini, sta portando avanti un fondamentale piano di ampliamento degli organici del Corpo e di implementazione dei mezzi aeronavali che certamente si tradurrà in maggiori risorse da poter destinare ai vari servizi cui siamo chiamati a beneficio della collettività. In proposito ringrazio tutte le donne e gli uomini della Guardia Costiera della Toscana che non lesinano energie e che con passione e dedizione moltiplicano il proprio impegno per sopperire alle carenze organiche che si registrano in alcuni Uffici.

La cosiddetta transizione informatica, che ormai impera in tutto, a che punto vi può aiutare nel lavoro? E a che punto è l'informaticizzazione dei vecchi registri cartacei della nautica? Riuscite (e da quando, eventualmente) a colloquiare con le altre direzioni marittime e Capitanerie, che un tempo avevano sistemi diversi e spesso incompatibili? E con le altre utenze portuali?

La transizione informatica è, per tutti, un punto di partenza e certamente agevola il lavoro delle Pubbliche Amministrazioni nei rapporti con l'utenza. L'interfaccia nave-porto e dunque il rapporto mondo imprenditoriale e armatoriale con l'Autorità Marittima e gli altri soggetti pubblici che operano per la portualità e per i trasporti marittimi non fa eccezione.

Faccio un esempio importante e lusinghiero per il nostro Paese: con il sistema telematico PMIS (Port Management Information System poi implementato in NMSW-PMIS - National Maritime Single Window) sviluppato dalla Guardia Costiera italiana - in qualità di Autorità Nazionale Competente, i dati marittimi comunicati dalle navi approdate nei porti italiani si scambiano in maniera digitale a livello nazionale attraverso l'accessibilità anche delle altre autorità competenti (Dogane, Ministero dell'Interno, Ministero della Salute, Autorità di sistema portuale, ISTAT etc.).

Il PMIS, su cui il nostro Comando Generale ha investito notevoli risorse per la sua costante evoluzione nella certezza della sua utilità e che ormai è impiegato con estrema efficacia da oltre dieci anni nel nostro Paese, ha raggiunto l'obiettivo di semplificare e armonizzare le procedure amministrative dei trasporti marittimi per le navi in arrivo e in partenza.

Questo progetto nazionale si svilupperà a partire dal 2025 anche in una dimensione europea. Infatti il Regolamento dell'Unione Europea n. 2019/1239, che entrerà pienamente in vigore nel 2025, ha

previsto l'istituzione di un sistema di interfaccia unica marittima europea interoperabile (EMSWe). Con un pizzico di orgoglio sottolineo che anche per questo ulteriore step della "e-navigation", alla luce dell'apprezzamento del buon lavoro svolto dai nostri Uffici centrali e periferici, il Governo con apposito Decreto Interministeriale dell'agosto 2023 ha affidato al Corpo delle Capitanerie di porto le funzioni di coordinamento applicative.

Saranno introdotti ulteriori procedure che semplificheranno e velocizzeranno gli obblighi di dichiarazione per le navi che attraccano, stazionano e partono dai porti dell'Unione. Sarà migliorata la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo riducendo gli oneri amministrativi e introducendo componenti e servizi digitali per armonizzare i sistemi nazionali esistenti e ridurre la necessità di supporti cartacei.

Anche per quanto riguarda la nautica, negli ultimi anni sono stati fatti passi da gigante nelle procedure informatizzate. La creazione dello Sportello telematico del diportista e dell'archivio centrale della nautica da diporto ne sono l'esempio concreto. Certo, abbiamo dovuto approfondire un notevole sforzo per l'inserimento dei dati di migliaia e migliaia di unità dai registri cartacei di navi e imbarcazioni da diporto, ma adesso è tutto informatizzato a beneficio dell'omogeneità delle procedure e della rapidità di consultazione dei dati, anche quando un'imbarcazione sia iscritta presso altri Uffici Marittimi.

Il porto di Livorno, ma non solo esso, è in continua trasformazione, qualche volta però con ritardi che per gli utenti sono inaccettabili: la soluzione per la Porto 2000, con relativo annoso trascinarsi e il comparto crociere che prende spazi anche agli altri traffici, le complicazioni nate per allargare la "strettoia" del Marzocco, i mille " caveat", per arrivare finalmente al bando per la Darsena Europa, etc. Tutto questo, con i relativi ritardi e polemiche tra utenze, quanto complica il vostro lavoro?

Personalmente ritengo che il porto di Livorno viva la necessità di essere in continua trasformazione. Questa, del resto, è una caratteristica che devono possedere tutte quelle realtà portuali che si prefiggono di consolidare i traffici esistenti e richiamarne di nuovi.

Trasformazione significa soprattutto adeguamento ed innovazione, fondamentali non solo per l'attrattività dello scalo, ma anche per i suoi necessari miglioramenti in termini di infrastrutture e infostrutture. In uno scenario globale dove navi e linee di traffici subiscono notevoli varianti per soddisfare mercati, norme e tecnologie, un porto non può non essere al passo coi tempi.

È vero, talvolta l'utenza, sia essa intesa come imprenditoria o cittadinanza, percepisce queste trasformazioni come degli appesantimenti, ma, una volta a regime, si rilevano poi un fatto positivo per tutti. E mi riferisco anche a quegli aspetti di più stretta competenza dell'Autorità Marittima. Sì, perché un porto più efficiente e più attrezzato si traduce in un porto che eleva il suo gradiente di sicurezza e assicura maggiori standard di qualità ambientali. Pensiamo ad esempio all'ormai imprescindibile sistema di elettrificazione delle banchine che sarà senz'altro capace di mitigare il problema tanto sentito delle emissioni navali.

Per quanto riguarda le crociere, sono certamente apprezzabili le politiche recentemente adottate che hanno mirato ad un potenziamento degli scali ed a rendere attrattiva la nostra città per i crocieristi. Comune e AdSP hanno sviluppato un'ottima intesa.

Sulla strettoia del Marzocco, pur tra tante difficoltà, si è trovata la quadra, e la stretta ed efficace collaborazione tra l'Autorità Marittima e l'Autorità di Sistema Portuale ha condotto alle soluzioni percorribili per lo svolgimento dei lavori in sicurezza senza incidere sulla regolarità degli accosti. È un'opera senz'altro strategica perché assicurerà, in attesa della completa realizzazione della Darsena Europa, quelle auspicate prospettive di sviluppo per accogliere navi di dimensioni maggiori che si traducono in ulteriore rilancio economico per la città di Livorno.

Tutto questo complica il nostro lavoro? Forse sì, ma siamo ben lieti di approfondire qualche sforzo in più per la salute del nostro porto.

Sul tema dell'Avvisatore Marittimo, che l'AdSP a mio parere improvvisamente vorrebbe di fatto cancellare, sappiamo che la Capitaneria non è d'accordo e lo ritiene un servizio importante. Si sta trovando una soluzione, o siamo alla solita foglia di fico dei rinvii?

Ho più volte avuto modo di approfondire la questione dell'Avvisatore Marittimo che pure è stato oggetto, nel corso del tempo, di nostre mirate Ordinanze.

Posso solo dire che il decreto legislativo 196 del 2005 annovera anche gli avvisatori marittimi tra i soggetti attraverso i quali si attua lo scambio delle informazioni di interesse commerciale con l'obiettivo del rafforzamento degli interventi per la tracciabilità delle movimentazioni delle unità navali nei porti.

È innegabile dunque attribuire a tale servizio una certa utilità che non si esaurisce nel mero scambio di dati tra soggetti non investiti di pubbliche funzioni e per finalità esclusivamente commerciali, ma che investe anche ambiti a rilevanza pubblicistica. La stessa giurisprudenza amministrativa più volte interpellata, pur riconoscendo la legittimità di alcune limitazioni imposte alle facultà dell'avvisatore, ne ha riconosciuto il servizio come "un elemento del sistema porto" (seppur di natura privata).

Concludo confermando che per l'Autorità Marittima è senz'altro utile poter disporre di ogni elemento di conoscenza ed informazione relativo al traffico navale, proveniente quindi anche dalla preziosa opera dell'Avvisatore Marittimo.

Da anni si parla di Zona Logistica Integrata tra Livorno, Piombino, l'interporto e l'aeroporto. Dal vostro punto di vista può essere un aiuto o una complicazione, ammesso che ci si arrivi?

Tutto ciò che riguarda l'efficiamento dei processi è un fattore che ci vedrà sempre favorevolmente disposti ad offrire il nostro contributo.

Proprio quest'anno Livorno, con tutti i soggetti istituzionali più direttamente interessati, e mi riferisco alla Governance dell'Autorità di Sistema Portuale e a Confindustria, si è fatta promotrice di iniziative per dare ulteriore impulso al procedimento normativo volto alla sua definizione, coinvolgendo Regione, Comuni e rappresentanti del Governo per accelerare e non lasciarsi sfuggire quest'opportunità che da tutti viene tralasciata come un'importante occasione di crescita e valorizzazione del territorio e del comparto industriale, prevalentemente di quello marittimo-logistico.

E qui mi riallaccio a quanto ho dichiarato in precedenza, perché è naturale che lo sviluppo di un sistema agevolato di instradamento delle merci debba poter contare su infrastrutture moderne ed efficienti che consentano l'intermodalità.

Di pari passo deve camminare la semplificazione amministrativa, che, se ben strutturata, può rappresentare un incentivo concreto, sia per le attività già esistenti sul territorio, sia per nuovi investimenti industriali.

La strategica posizione dei porti della Toscana e la loro potenzialità non ancora completamente espresse può certamente giocare un ruolo chiave per favorire nuovi insediamenti industriali, consolidare le Filiere produttive ed assicurare una logistica integrata e moderna in cui il sistema mare-strada-ferrovia è un anello fondamentale della catena.

Il nostro ruolo sarà quello di favorire e vigilare sull'arrivo e sul transito di navi e merci nel rispetto degli imprescindibili parametri di sostenibilità, legalità e sicurezza.

Un'ultima domanda più direttamente attinente alla vostra attività operativa: come vanno le cose sul fronte dei controlli alle navi standard? Possiamo anche fare un primo bilancio dell'operazione Mari e Laghi Sicuri?

La ringrazio per la domanda che mi dà modo di condividere qualche dato che per noi è motivo di soddisfazione perché testimonia l'impegno continuativo ed efficace che approfondiamo nell'attività di ispezione al naviglio mercantile che approda nel nostro porto, e mi riferisco, naturalmente, agli aspetti di tutela della sicurezza della navigazione, dell'ambiente e dei passeggeri trasportati.

Dall'inizio dell'anno i nostri ispettori qualificati hanno sottoposto a verifica approfondita 58 navi nell'ambito dei controlli PSC (Port State Control) che la legge affida al Corpo delle Capitanerie di porto.

È stato ottenuto il lusinghiero

risultato del raggiungimento degli obiettivi ministeriali per quanto riguarda i controlli esperiti a carico di quelle unità di bandiera straniera che sono classificate "Priority 1" (ovvero quelle navi che devono essere ispezionate perché è scaduto il periodo dalla visita precedente o perché esiste un fattore prevalente) e del 100% delle verifiche alle navi "High Risk" (quelle che per tipologia o età della nave sono identificate a rischio elevato). Di queste, su 28 navi sono state riscontrate un totale di 114 deficienze e 3 sono state sottoposte a fermo poiché si sono rivelate "sub-standard" - come lei le ha correttamente definite - trovate, cioè, con presidi di sicurezza non conformi alla normativa internazionale ovvero i cui equipaggi abbiano mostrato evidenti lacune nella gestione dei vari casi di emergenza.

Per quanto riguarda l'attività legata alla tradizionale operazione nazionale "Mare e Laghi Sicuri 2024", un primo, parziale, bilancio è senz'altro soddisfacente. Abbiamo registrato un numero decisamente inferiore di comportamenti irresponsabili in mare e molte meno infrazioni alle normative di sicurezza della balneazione e del diporto.

In Toscana, come ogni anno, abbiamo rafforzato tutti i presidi dislocati nei vari uffici della Direzione Marittima, con particolare attenzione a motovedette, battelli veloci e pattuglie a terra sui litorali. L'obiettivo era quello di assicurare con questo dispositivo una presenza vigile e continuativa per dare risposte rapide ed efficienti alle emergenze in mare e sulle spiagge. I giorni di ferragosto, in cui il maltempo ha caratterizzato la costa toscana, soprattutto quella centrosettentrionale, sono stati un bel banco di prova con la Guardia Costiera chiamata a gestire e coordinare tantissimi interventi di soccorso contribuendo a salvare tante vite.

Il nostro impegno continuerà per tutto il resto dell'estate per garantire a cittadini e turisti di trascorrere le proprie ferie al mare in totale sicurezza.

Concludo con un'immaneabile richiamo alla prudenza nel vivere il mare: divertimento sì, ma con buon senso ed ogni possibile cautela.



Un quadro finalmente chiaro ed esauriente. Grazie, ammiraglio, buon lavoro e auguri per il futuro suo e del Corpo.

d'Amico riacquista

del 16 agosto 2024, DIS detiene numero 3.798.234 azioni proprie, corrispondenti al 3,06% del capitale sociale.

Autoproduzione e monopoli

un avvocato di GNV - scrive il Sindacato di Base - "è solo uno dei tasselli di questa guerra che al momento si sta giocando più nelle aule dei Tribunali che sulle banchine. Perché alla nostra organizzazione sindacale arrivano decine di segnalazioni di casi di autoproduzione "non autorizzata" in diversi porti italiani".

"I tentativi da parte delle compagnie armatoriali - continua la nota dell'USB - di utilizzare personale marittimo per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, si susseguono ormai quasi quotidianamente. Salerno è sicuramente il caso più emblematico con i portuali Intempo, che hanno portato avanti la battaglia proprio contro l'autoproduzione, "allontanati" e lasciati senza turni, sembra, per volere dello stesso armatore. Ma anche Palermo, Livorno,

Trieste e via dicendo".

"Se da una parte il quadro normativo al momento non sembra mutato, dall'altra è chiaro - sostiene l'Unione - che è solo una questione di tempo. Senza una reale opposizione prima di tutto da parte dei lavoratori portuali, c'è il rischio che alla fine l'autoproduzione, o per meglio dire la totale e definitiva liberalizzazione del sistema del lavoro portuale, arrivi presto".

Tutti i soggetti, cosiddetti portatori di interesse, stanno giocando la propria partita sottotraccia e senza l'avvio di una forte mobilitazione sindacale non è difficile pensare che, prima o poi, si giunga ad un accordo di compromesso."

In conclusione: siamo convinti che si debba, nell'immediato, proseguire nella denuncia portuale di ogni tentativo di autoproduzione non autorizzata così come è stato fatto, ad esempio a Salerno con un esposto direttamente alla Procura della Repubblica. Occorrerà poi fare pressioni sulle AdSP, affinché qualsiasi eventuale richiesta di autorizzazione abbia effettivamente i requisiti di legge".

Fin qui la nota. Che non è campata in aria, ma affronta il problema solo da un punto di vista, quello della legittima - anche se in alcuni casi non più attuale - difesa di uno storico monopolio. Perché l'autoproduzione delle navi fa parte delle nuove normative di Bruxelles e risponde a un altrettanto legittimo tentativo di vincere la concorrenza dei porti extra-Ue sui costi generali delle operazioni portuali.



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

"100 histoires d'ultrariches"

Dossier di Canard Enchaîné

Edizioni France



Quando si tratta di satira, i francesi non hanno, notoriamente, la mano leggera.

In particolare i periodici storici, come in questo caso "Le canard enchaîné" (L'anitra incatenata) che ha dedicato un intero volume formato A/4 alle "storie di cento ultra-ricchi".

Il sottotitolo è già significativo dello spirito con cui le storie sono raccontate, con tanto di caricature relative. "Tout va moyen sur la Terre, mais tout va bien, tres bien pur les milliardaires...". In sostanza, il mondo soffre mille problemi ma per i super-miliardari è sempre più una pacchia.

I cento presi di mira dal libro sono alcuni storici superricchi, come Rockefeller (petrolio) o i ras degli emirati e il super-ras della Russia (di cui si favoleggia immensi tesori nascosti) ai nuovi "eroi" venuti dal niente ma con la testa sveglia e le invenzioni che hanno cambiato il mondo (Amazon, Google, Apple, i maxi yacht e chi li costruisce, Internet,

l'IA eccetera).

Si può ridere, anzi è bene ridere. Altrimenti può prendere una grande tristezza, davanti al disegno di un maxi-yacht di 78 metri il cui proprietario orgogliosamente afferma: "Per rispetto dell'ambiente ho voluto tutte le toilette a sistema chiuso".



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

Che confusione sulle tipologie delle barche!



Nella foto: Lo yacht "Bayestan" i 52 metri, vera nave da diporto.

- a) È unità da diporto ogni costruzione destinata ad attività sportive o ricreative, classificabile come nave da diporto, imbarcazione da diporto o natante da diporto o moto d'acqua.
- b) Imbarcazione da diporto: un'unità da diporto con lunghezza dello scafo superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione.
- c) Natante da diporto: un'unità da diporto con lunghezza dello scafo compresa tra i due metri e cinquanta centimetri e i dieci metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione e con esclusione delle moto d'acqua.
- d) Moto d'acqua: un'unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.
- e) Nave da diporto: un'unità da diporto con lunghezza dello scafo oltre 24 metri indipendentemente dalla propulsione a motore, a vela o mista.

È solo una questione di tecnicismi burocratici? E se così fosse, perché allora all'esame della patente nautica fanno una faccenda primaria? È il quesito di fondo che ci ha inviato per mail un ufficiale della Marina Militare in pensione, che chiede di citar lo solo con le iniziali, Mario F.

In un agosto funestato da naufragi, oltre che da numerosissimi soccorsi, mi ha impressionato l'approssimazione con cui i media - giornali, Tv e web - definivano le barche coinvolte. Quando è andata bene si parlava di barche, termine onnicomprensivo anche se vago. Ma gli yacht sono stati anche definiti natanti, i natanti imbarcazioni e il termine navi da diporto è risultato del tutto sconosciuto, anche nel caso del veliero di oltre 50 metri naufragato in Sicilia. Possibile tanta ignoranza diparte dei giornalisti, molti dei quali si dicono "specialisti"?

Non per difendere la nostra categoria, che tante colpe in realtà ce l'ha, ma se le accuse del nostro lettore sono serie - e certo lo sono - quando gli stessi errori li fanno anche gli organismi ufficiali c'è da chiedersi di peggio. Proprio il grande veliero della tragedia in Sicilia è stato definito "imbarcazione" in alcuni comunicati ufficiali della Guardia Costiera...

Stendiamo un velo pietoso. E ricordiamo la classificazione delle nostre barche secondo il Codice della Nautica; natante fino a 10 metri di lunghezza fuoritutto; imbarcazione tra 10,1 e 24 metri; navetta diporto oltre 24 metri.

Ciò premesso, abbiamo letto sui primari quotidiani bellissimi resoconti del giro del mondo della "imbarcazione" Amerigo Vespucci; ed altre castronerie. Peccati veniali, certo. Ma sempre peccati.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION TUNISI

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

-- ALL'INTERNO --

L'economia è sostenuta dai servizi.	a pag. 3
Traffici in tenuta (o quasi).	a pag. 3
Navicelli di Pisa, ora grandi lavori.	a pag. 3
Viareggio, tiri d'artiglieria in mare.	a pag. 4
Porto di Roma, più crocieristi.	a pag. 4
La Marina nel mondo.	a pag. 4
Fotovoltaico ed eolico, dove e dove non.	a pag. 5
Un mare di meduse.	a pag. 5
Ancora poche donne al lavoro.	a pag. 6
Toremari in fuga dalla gara.	a pag. 6
L'elettronica vince o perde.	a pag. 6
Ferragosto, burrasche e soccorsi.	a pag. 7
Affonda sulla costa.	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI - "100 histoires d'ultrariches", dossier di Canard Enchaîné.	a pag. 8
Che confusione sulle tipologie delle barche!.	a pag. 9
Il cambio al comando Fiamme Gialle.	a pag. 10



FEDERMANAGER
 ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
 LIVORNO



SAVINO DEL BENE®

Global Logistics and Forwarding Company

MOVING YOUR BUSINESS FORWARD WITH PASSION!



Savino Del Bene S.p.A. - Worldwide Headquarters

Via del Botteghino, 24/26/28A - 50018 Scandicci (FI) - Italy - Ph. +39 055 5219 1 - headquarters@savinodelbene.com

www.savinodelbene.com

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Targhe prova Livorno



Matteo Paroli

potuto avere come conseguenza, già nei prossimi giorni, quella di impattare enormemente sulle imprese portuali autorizzate a svolgere attività di movimentazione di veicoli in imbarco o sbarco dalle navi.

Piena soddisfazione diparte del segretario generale dell'AdSP Matteo Paroli: "È stato premiato il lavoro di squadra con la Prefettura e il Comune di Livorno" ha detto.

"Insieme al signor Prefetto Dionisi e al sindaco Salvetti abbiamo evidenziato al MIT in più occasioni quali sarebbero state le eventuali conseguenze di una mancata proroga delle targhe prova. Il rischio sarebbe stato quello di avere un porto bloccato, con serie e dirette ripercussioni sull'efficienza delle operazioni portuali, sulla capacità ricettiva dei piazzali, sulla competitività delle stesse imprese portuali nonché sui livelli occupazionali e sulle locali dinamiche sociali" ha aggiunto.

"Siamo stati tanto efficaci nel rappresentare l'emergenza Livorno da aver ottenuto dal Governo una proroga delle autorizzazioni di circolazione di prova come risposta esclusiva alle esigenze del nostro porto" ha voluto rimarcare Paroli. "Non si può escludere che Li-

vorno possa svolgere il ruolo di appripista nel settore delle proroghe, laddove dovessero emergere le stesse problematiche anche in altri scali portuali. Ora aspettiamo che alla ripresa dei lavori parlamentari venga varato un decreto legge che esoneri in via definitiva la portualità dalla normativa generale sulle targhe prove, applicabile invece agli altri settori, come il Governo ha già in più occasioni assicurato".

Fiamme Gialle, "beccati"

va realizzata nei confronti di uno studio di omeopatia ed agopuntura, che ha omesso di dichiarare 60mila euro; oppure, per quanto riguarda le locazioni "in nero", il proprietario di un immobile dato in affitto estivo che ha omesso di dichiarare i 3.000 euro percepiti."

Paghe in nero, articoli contraffatti: è una giungla...

"Molti anche i nostri controlli a tutela dei lavoratori, con alcune significative violazioni: dall'hotel che pagava "fuori busta" in contanti a 28 dipendenti facendoli risultare rimborsi spese, alla pizzeria che impiegava "in nero" tre suoi cd. "rider" per recapitare pizze.

Nel campo della contraffazione, ad oggi sequestrati in provincia oltre 13.000 articoli falsi, per un valore complessivo al mercato di ben oltre 100mila euro. I pezzi più richiesti sicuramente le borse e le pochette dei più noti marchi di lusso, laddove ogni articolo, seppur contraffatto, viene venduto sulle spiagge toscane ad oltre 2/300 euro."

Ultimo, brutto tema: la droga...

"Quotidiano e diurno è stato e continua l'impegno nella lotta allo spaccio e smercio di stupefacenti. Tralasciando in questa sede le attività di contrasto al traffico effettuate in porto, per quanto riguarda la tutela dei cittadini nella quotidianità e su tutta la provincia, oltre 50 sono

gli interventi effettuati, con diversi arresti e denunce, nonché sequestro di oltre 5 kg tra cocaina, eroina, marijuana e droghe sintetiche. Una decina anche le patenti ritirate in quanto i conducenti dei mezzi sono stati trovati in possesso di droga. Particolarmente intensa in questo contesto la sistematica attività di controllo effettuata presso i porti e le zone della movida, con l'impiego delle unità cinofile di Livorno e Piombino."

Iscriviti alla Newsletter Bisettimanale de

LA GAZZETTA MARITTIMA
per i migliori aggiornamenti e commenti sul mondo dello shipping

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

A PORTOFERRAIO ESCE PER REGGIO CALABRIA IL CAPITANO CASTELLAN

Il cambio al comando Fiamme Gialle



Nella foto: I due capitani con il loro comandante Antuofermo.

PORTOFERRAIO – Dopo tre anni di intenso lavoro al comando della Compagnia del corpo a Portoferraio, il capitano Alessandra Castellan è stata destinata ad un nuovo prestigioso incarico in Calabria, al Nucleo di Polizia Economico-Finanziaria di Reggio Calabria.

Sicuramente l'esperienza di comando elbana - sottolinea la nota ufficiale - ha forgiato la giovane, che si è molto impegnata in tutti i contesti operativi del Corpo, anche ben presidiando il territorio e intrattenendo rispettosi rapporti con tutte le Autorità e contesti dell'isola.

Ma oltre agli aspetti operativi, il capitano Castellan è stata molto presente con il personale, nonché attenta alle questioni logistiche. A tal fine, non può non ricordarsi il significativo lavoro dello scorso fine anno 2023, allorché nell'ultimo bimestre ha seguito in prima persona i lavori di rifacimento della gloriosa caserma Teseo Tesi, già sede del Battaglione Allievi Finanziari della Guardia di Finanza nel secolo scorso.

Un cenno merita anche l'evocativo e particolare evento che si è svolto lo scorso inizio aprile, allorché è stato organizzato un apprezzatissimo convegno presso il sito museale napoleonico di Villa San Martino, avente ad oggetto "La Guardia di Finanza, l'Elba e Napoleone", con tanto di rievocazione storica con i vestiti dell'epoca, la pubblicazione di una opera realizzata ad hoc per l'evento e la riconsegna di tre api bronzee a suo tempo trafugate e ritrovate proprio dai Finanziari della Compagnia elbana.

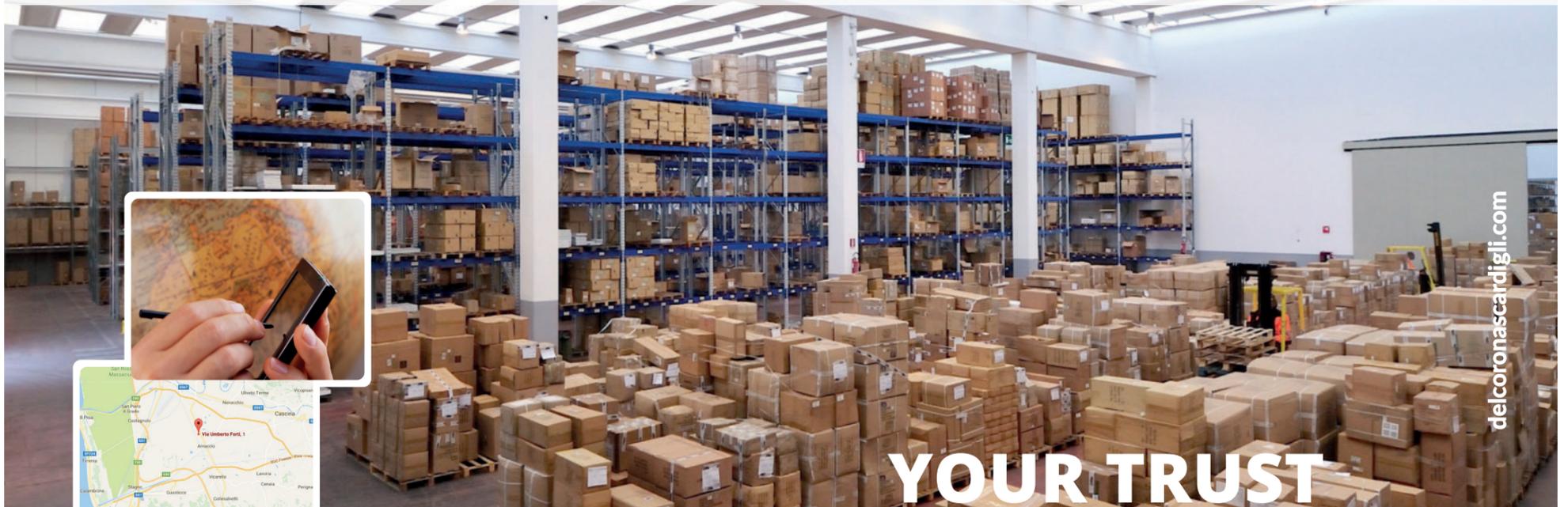
Al posto del capitano Castellan arriva il capitano Silvio Forte, 30 anni, originario di Formia. L'Ufficiale è laureato in Giurisprudenza e giunge a Portoferraio dopo aver svolto servizio 4 anni a Palermo, al comando di Baschi Verdi.

Entrambi i capitani sono stati ricevuti dal comandante provinciale Livorno, colonnello t.ST Cesare Antuofermo, che ha colto l'occasione per ringraziare Castellan per l'eccellente lavoro svolto per 3 anni sull'isola, augurando altrettanti successi al nuovo arrivato Silvio Forte.



U. Del Corona & Scardigli s.r.l.
SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



delcoronascardigli.com

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

Nuova piattaforma ubicata nella provincia di Pisa in Località Montacchiello, a 19 km dal porto di Livorno e a 88 da quello di La Spezia:

- Stoccaggio e catalogazione
- Integrazione con sistemi informatici di logistica
- Gestione attività di Picking
- Monitoraggio flussi di magazzino



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