



OGGI ALLA SETTIMANA DELLO SHIPPING DI GENOVA

Confetra e la riforma tradita

I previsti interventi dei vertici dell'associazione a partire dalla legge Delrio ai drammatici ritardi nelle spedizioni internazionali



Guido Nicolini

GENOVA – Forse a Roma avranno fatto orecchie da mercante: o forse no. Certo è che dalla serie di incontri, convegni, webinar eccetera fioriti in questi ultimi giorni di settembre e primi di ottobre, sono arrivati suggerimenti importanti per il mondo della logistica, ma anche solenni tirate d'orecchie. Confetra non s'è fatta mancare niente: lunedì con l'intervento del direttore generale Ivano Russo al seminario (segue a pagina 8)

Se navi e porti navigano nei tribunali...

LIVORNO – È un pensiero fastidioso, ma tant'è: sia i giornalisti che in particolare il web sono pieni, in questi giorni, di ricorsi ai TAR, ma anche agli altri gradi della magistratura non solo italiana, da parte di compagnie di navigazione contro altre compagnie. O di compagnia contro le normative considerate poco chiare o addirittura punitive. Insomma, sarà il Covid, sarà il "new deal" del mondo

A.F.

(segue a pagina 8)

DOPO TRE MESI DI RINVII E DI IPOTESI

Interporto, habemus papam...

Un'assemblea "diluita" in attesa delle comunicazioni della Regione Toscana

GUASTICCE – Speriamo di non essere troppo ottimisti: come qualche volta (raramente) ci capita. Ma ieri, al momento in cui andiamo in stampa, dovrebbe essersi conclusa la lunga e imbarazzante attesa per il nuovo vertice dell'interporto/retroporto Vespucci. Come già abbiamo pubblicato, mancava da mesi la designazione del rappresentante della Regione Toscana nel consiglio, dopo che la Regione stessa è diventata il secondo socio dopo l'AdSP del Tirreno Nord. Solo alla fine della settimana scorsa la Regione ha confermato Rocco Gui-



Raffaello Cioni

(segue a pagina 8)

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

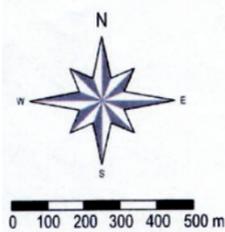


Con noi il tuo business non ha confini

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

PLANIMETRIA GENERALE - INDIVIDUAZIONE WBS

Scala 1:10000



Darsena Europa e pensieri assai fastidiosi

LIVORNO – Ripartiamo dalla conferenza stampa di tutto il gotha dell'AdSP sulla Darsena Europa. Ne abbiamo riferito a botta calda,

L'ENI molla? Allora soldi buttati nel microtunnel?

LIVORNO – Davvero, c'è da perdere la testa. Adesso

A.F.

(segue in ultima pagina)

oggi proviamo a ragionarci sopra. La stampa livornese, e noi con essa, ha dedicato ampio spazio

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

L'opera del bando

L'intervento costituisce un ampliamento a mare del porto di Livorno tramite la realizzazione, in prima fase ed in ossequio ai contenuti del Piano Regolatore Portuale, dei seguenti interventi:

SVILUPPO DIGA FORANEA ESTERNA: 4,6 Km (3,8 Km nuova diga nord + 0,8 Km adeguamento diga Meloria)

SVILUPPO DIGHE INTERNE DI CONTENIMENTO DELLE NUOVE VASCHE: 2,3 Km

SUPERFICIE NUOVE VASCHE DI COLMATA: 90 ettari

SUPERFICIE VASCHE DI COLMATA ESISTENTI (oggetto di consolidamento): 70 ettari

VOLUMI DI SEDIMENTI OGGETTO DI DRAGAGGIO: 15,7 milioni di m³ dei quali 5 milioni di m³ disponibili per ripascimenti costieri ed i restanti, se necessario, collocabili nelle nuove vasche di colmata ed utilizzabili come risorsa strategica per impieghi ambientalmente sostenibili.

Successivamente all'avvenuta aggiudicazione degli interventi di prima fase, il commissario procederà, con separato appalto, ad affidare in concessione l'intervento di realizzazione del terminal container potenzialmente in grado di accogliere traffici per 1.600.000 TEUs.

Le dimensioni del terminal prevedono 60 ettari di piazzale, una banchina di 1400 m con fondali a -16 m s.l.m.m. (con possibilità di approfondimento fino a -20 m s.l.m.m.), canale di accesso con fondali a -17 m s.l.m.m.

(segue in ultima pagina)

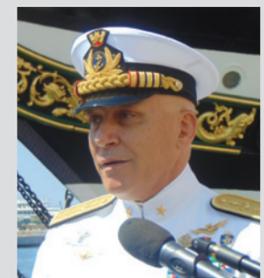
Decarbonizzare: giovani armatori e la grande sfida

ROMA – Il gruppo Giovani Armatori di Confitarma ha organizzato un webinar sul tema "L'industria marittima affronta la sfida della decarbonizzazione" insieme al RINA. Conclusioni: sembra facile, ma il tema è talmente complesso che anche in campo dello shipping si può andare solo a gradi.

Significativi gli interventi di Andrea Cogliolo, senior director Marine Excellence Centres, Giovanna Carosi, senior Engineer Marine Rules & Regulation Centre, Carlo Aiachini, head of Marine Environmental & Safety Innovation, e Maria Garbarina, managing Ro-Ro Passenger Ship.

Nel suo saluto introduttivo,

Cavo Dragone al vertice della Difesa?



Cavo Dragone

ROMA – Il quotidiano Il Sole24Ore ha affrontato nei

A.F.

(segue a pagina 8)

Salvatore d'Amico, presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha sottolineato come nell'ambito della transizione ecologica, la decarbonizzazione dello shipping presenti aspetti molto complessi e spesso di difficile comprensione per gli stessi operatori del settore. "Per questo, abbiamo chiesto agli amici del RINA di illustrare i vari aspetti della decarbonizzazione che l'industria marittima deve affrontare".

Gli interventi del RINA si sono incentrati sui requisiti obbligatori di breve termine adottati dall'IMO all'ultimo MEPC 76 per il raggiungimento degli obiettivi della "Strategia sulla riduzione delle

(segue a pagina 8)

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

Carrelli elevatori termici da 1,4 a 16 tons
Carrelli elevatori elettronici da 1,2 a 8 tons
Gamma completa macchine e sistemi di magazzino
Vendita, full rental, noleggio, assistenza tecnica, gestione flotte



Linde Material Handling

Linde

tricom s.r.l.

Per ulteriori informazioni:

TRICOM srl

Livorno | Via G.B. Guarini, 63 | Telefono 0586 409464 | Fax 0586 425177

Grosseto | Aurelia Nord, 211 | Telefono 335 1446836

info@tricom srl | www.tricom srl

DAL 23 APRILE AL 1 MAGGIO 2022

Torna la Settimana Velica nelle acque di Livorno

L'annuncio da parte della Marina Militare a La Spezia - Regatteranno di nuovo anche le Accademie Navali dei paesi esteri



LA SPEZIA – Nell'ambito della manifestazione "SeaFuture" presso l'Arsenale Militare Marittimo spezzino, dopo un breve resoconto sull'ultima edizione 2021, è stata presentata ufficialmente la quinta edizione della "Settimana Velica internazionale Accademia Navale - città di Livorno" (SVI), che si terrà dal 23 aprile all'1 di maggio 2022.

La presentazione ha tracciato il bilancio dell'edizione 2021, un anno che ha visto un forte rilancio della vela nella Marina Militare, sia dal punto di vista sportivo che da quello organizzativo, grazie alla suddivisione dell'ufficio Vela e Sport dello Stato Maggiore della Marina in due realtà. Per lo sviluppo e promozione dell'attività velica è stato riattivato lo storico Marivela, lasciando all'Ufficio Sport la gestione della componente agonistica di tutti gli altri sport. Questo permetterà anche di incrementare la capacità delle 13 sezioni veliche presenti nell'organizzazione della Forza Armata.

Tante le novità della prossima edizione della Settimana Velica Labronica, tra cui una delle più gradite sarà il ritorno dei regatanti delle marine straniere. Dopo un lungo periodo di restrizioni dovuto alla pandemia, infatti, gli equipaggi delle Accademie Navali provenienti da almeno quattro continenti prenderanno parte alla Naval Academies Regatta 2022: spettacolare match race da disputare su quattro giorni di regate sul monotipo Tridente 16.

Imbarcazioni stazzate IRC e ORC, Optimist, Laser, 4.70, Windsurf Slalom Fire Race, J24 (per portatori di handicap appoggiati all'Assonautica), Hansa 303, 2.4 mr, e Vele d'Epoca: queste le classi di regata che si contenderanno i diversi trofei della Settimana Velica. Non mancherà anche quest'anno la Regata dell'Accademia Navale, una delle più lunghe del Mediterraneo, oltre 600 miglia da percorrere con partenza ed arrivo nella città di Livorno doppiando la boa di Porto Cervo e quella di Capri; la regata che porta il nome dell'Accademia è organizzata dallo Yacht Club Livorno con la collaborazione dello Yacht Club Costa Smeralda e il contributo del Yacht Club Repubblica Marinara di Pisa, Reale Yacht Club Savoia e Yacht Club Capri.

La Settimana Velica, che non è solo vela, vedrà la città di Livorno animarsi con la presenza di molti eventi culturali e sociali: il concorso artistico "Il mare, le Vele", organizzato in collaborazione con il quotidiano "Il Tirreno"; la gara automobilistica Piombino - Livorno, con auto storiche over 100; la possibilità di visitare il faro di Livorno, i musei della città e una nave a vela della Marina Militare; una passeggiata cicloturistica che permetterà di seguire le regate lungo il litorale.

L'assessore al Turismo del comune di Livorno, Rocco Garufo, in rappresentanza del sindaco Luca Salvetti, ha sottolineato nel corso della manifestazione che: "La Settimana Velica è una sorta di ritorno alla normalità per la città di Livorno. L'ultima edizione è stata una sfida organizzativa che, seppur ridotta nelle sue dimensioni tradizionali, è stata particolarmente significativa. Si è tornati a respirare l'aria di libertà e spensieratezza

che solo il contatto con il mare può donare, oltre al piacere di stare insieme e condividere una passione sportiva, che per la prossima edizione ci auguriamo sia ancora più intensa e duratura. L'iniziativa rappresenta infatti uno dei filoni più importanti per la realizzazione dello sviluppo di politiche di attrazione turistica fondate sullo sport. Ringrazio l'Accademia Navale di Livorno e i Circoli Velici livornesi, per la passione dimostrata nell'organizzare l'evento e saluto tutto il mondo della vela presente in questo consesso augurando "buon vento!".

Il capitano di vascello Marco Bagni, comandante in 2a dell'Accademia Navale, in rappresentanza del comandante, ammiraglio di divisione Flavio Biaggi, ha voluto sottolineare che: "Per noi collaborare, organizzare e promuovere la Settimana Velica è un atto naturale che contribuisce ad avvicinare l'Accademia navale e la Marina Militare al territorio, e il territorio all'Accademia, promuovendo nel contempo l'amore per il mare in tutte le sue connotazioni. In Accademia l'insegnamento del senso civico, del rispetto delle regole condivise, del senso dell'equipaggio passa anche attraverso la vela, praticata prima sulle derive con equipaggi di tre allievi e poi su barche d'altura dove l'equipaggio può superare anche le 10 unità. È con questo spirito che affronteranno le regate ed il mare in una sfida continua che li impegnerà per la vita e che permetterà prima di tutto di conoscere loro stessi ed i loro

limiti ma al contempo alimenterà il desiderio di ampliarli continuamente, in un processo virtuoso di costante miglioramento".

"Dopo due anni difficili, il Comitato Circoli Velici Livornesi - annota il suo presidente Andrea Mazzoni - è entusiasta di riprendere la programmazione delle regate della prossima Settimana Velica Internazionale Accademia Navale - città di Livorno. Siamo diventati esperti nel gestire i protocolli di sicurezza governativi richiesti dalla FIV e dal CONI, che ci permettono di

praticare lo sport e le competizioni in piena sicurezza".

Ringraziamo infine i nostri partner - ha detto il portavoce dell'Accademia Navale - che hanno contribuito al successo dell'ultima edizione 2021: Benetti, Neri Group, Marina Cala de' Medici, DRASS, Nautor's Swan.

DA DOMANI 7 A SABATO 9 OTTOBRE A PIACENZA

Ottava edizione del GIS sui trasporti eccezionali



Nella foto: Giuseppe Cavalli, amministratore unico di Piacenza Expo - Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions e Luca Groppi, direttore di Confindustria Piacenza.

PIACENZA – Confindustria Piacenza ha presentato nei giorni scorsi l'8ª edizione del GIS, le giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali: la più grande manifestazione europea dedicata al comparto in programma da domani 7 al 9 al Piacenza Expo.

Luca Groppi, direttore di Confindustria Piacenza, ha riferito che la tre giorni piacentina, oltre a rappresentare lo stato dell'arte dell'universo del sollevamento e dei trasporti, dedicherà speciali focus al tema della sicurezza e

della salute sul posto di lavoro e alla prevenzione degli infortuni.

Una scelta vincente anche alla luce dei recenti impegni sottoscritti da Governo e sindacati in tema di sicurezza, che, nell'immediato, prevedono la nascita di una Banca dati nazionale degli infortuni, la revisione e il potenziamento del sistema della formazione dei dipendenti e degli imprenditori, delle norme sanzionatorie da applicare a seguito delle ispezioni, la razionalizzazione dell'assetto delle competenze in materia di ispezione

e la costituzione di una Banca dati unica delle sanzioni applicate.

«I settori del sollevamento, della logistica e dei trasporti giocano un ruolo importante nel sistema produttivo della provincia di Piacenza. Sia in termini di volume economico, che occupazionali. Siamo ben felici, quindi, di ospitare l'8ª edizione del GIS nella nostra Fiera» - dice ancora Luca Groppi - «Riteniamo inoltre che la tre giorni del GIS possa rappresentare un momento importante di confronto tra tutti i player della filiera, chiamati ad affrontare le sfide impropragabili poste dall'innovazione e dalla sicurezza sul posto di lavoro».

Temi che saranno discussi e analizzati soprattutto durante i numerosi seminari tecnici e conferenze, organizzate con il supporto delle principali associazioni di settore e delle più importanti aziende nazionali ed internazionali, con i patrocini di Ministero del Lavoro, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e INAIL (il programma completo dei convegni è scaricabile dal sito della manifestazione www.gisexpo.it).

«LA SICUREZZA DEGLI OPERATORI APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO Formazione all'altezza dell'innovazione» è, per esempio, il tema dell'incontro organizzato da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e AISEM (Associazione Italiana Sistemi di Sollevamento, Elevazione e Movimentazione), in programma venerdì 8 ottobre nel Padiglione D del polo fieristico piacentino.

L'8ª edizione delle "Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali" non solo è la prima mostra-convegno dedicata al comparto a livello europeo, è anche la prima a livello mondiale che si terrà totalmente in presenza, dopo la ripartenza post-pandemia. Negli 41 mila metri quadri del polo piacentino, Associazioni, imprenditori e oltre 400 espositori tra italiani e stranieri offriranno una vetrina privilegiata sulle nuove proposte e le innovazioni tecnologiche del mondo del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali.

Ennesima novità dell'8ª edizione è il "GIS by Night", uno speciale calendario serale dedicato agli espositori e ai loro ospiti: all'interno dei padiglioni della Fiera saranno infatti collocati rilassanti punti di ristorazione tematici e di intrattenimento musicale. Per maggiori informazioni: www.gisexpo.it.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

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

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

PER L'ORGANISMO DELLA MAREMMA E DEL TIRRENO

Insediato il nuovo consiglio CdC

Confermato per acclamazione il presidente Riccardo Breda - I componenti e le categorie rappresentate



Nelle foto: Il nuovo organismo direttivo e il riconfermato presidente Riccardo Breda.



Riccardo Breda

LIVORNO – Venerdì scorso si è svolta a Livorno la prima riunione del nuovo consiglio della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno. Il consiglio appena insediato ha confermato per acclamazione il presidente Riccardo Breda, che quindi guiderà la Camera di Commercio per i prossimi cinque anni.

Il nuovo consiglio - sottolinea il vertice - avvia così la propria attività nell'ottica della continuità. La Camera di Commercio proseguirà il percorso intrapreso sui principali temi per lo sviluppo territoriale: le infrastrutture, la digitalizzazione, l'economia circolare, lo sviluppo turistico. Al centro dell'azione

dell'Ente saranno il supporto alle imprese ed alla loro competitività, l'affiancamento alle imprese nel risanamento aziendale, la semplificazione, la centralità del ruolo camerale nella governance interistituzionale.

"Questo momento è forse più emozionante per me di quello vissuto cinque anni fa - ha esordito il presidente Riccardo Breda nel suo discorso di insediamento - perché questa conferma arriva dopo l'impegno ed il lavoro svolto nel corso del mandato. Ci aspettano ancora molte sfide, perché le partite fondamentali che abbiamo combattuto in questi anni sono ancora aperte e devono

vedere la conclusione. Proseguiamo quindi sulla strada intrapresa con, se possibile, ancora più convinzione: i risultati del passato ci hanno dimostrato che l'unione territoriale, l'azione comune e la coesione delle forze economiche e dei lavoratori, dimostrate dal precedente Consiglio e dalla Giunta, sono strumenti determinanti per incidere sullo sviluppo di Livorno e Grosseto. Questo ci ha permesso anche di reagire davanti ad eventi tragici e imprevedibili come la pandemia, o l'alluvione di Livorno. Oggi si afferma la volontà di proseguire in continuità con quanto abbiamo fatto negli ultimi cinque anni, pur nella consapevolezza che

le questioni da affrontare nel futuro saranno ancora più complesse e richiederanno ancora più impegno di quanto fatto finora."

All'evento di insediamento hanno preso parte numerose autorità. Tra queste il presidente di Unioncamere Andrea Prete. "Intanto voglio fare i complimenti all'amico Riccardo Breda per la meritata riconferma - è stato il suo intervento durante la seduta del consiglio - Le Camere di commercio possono divenire il punto unico di accesso alla pubblica amministrazione per le imprese, come dimostra l'ampio utilizzo degli strumenti digitali realizzati dal sistema camerale, a

partire dallo Sportello unico per attività produttive".

Insieme a lui, presenti il segretario generale di Unioncamere Giuseppe Tripoli, il presidente di Unioncamere Toscana Massimo Guasconi, l'assessore alle attività produttive della Regione Toscana Leonardo Marras, l'assessore al commercio e turismo del Comune di Livorno Rocco Garufo, il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Matteo Paroli.

Come avevamo già riferito, il nuovo consiglio, nominato con decreto del presidente della Giunta Regionale n. 199 del 2 settembre scorso, è composto di 19 Consiglieri. Sono Enrico Rabazzi (settore Agricoltura); Pietro Greco (settore Agricoltura); Andrea Fratoni (settore Industria); Giovanni Laviosa (settore Industria); Riccardo Breda (settore Artigianato); Maurizio Serini (settore Artigianato); Francesca Marcucci (settore Commercio); Giovanni Caso (settore Commercio); Sergio Andreucci (settore Commercio); Fabrizio Banchi (settore Cooperative); Fabio Busdraghi (settore Turismo); Matteo Valori (settore Turismo); Francesca Scali (settore Trasporti e spedizioni); Carmelo Campagna (settore Credito e assicurazioni); Marcello Bargellini (settore Servizi alle imprese); Umberto Paoletti (settore Servizi alle imprese); Katuscia Biliotti (organizzazioni sindacali dei lavoratori); Benedetto Tuci (associazioni di tutela degli interessi dei consumatori e degli utenti); Mirko Cinelli (liberi professionisti).

NELL'AVAMPORTO DI LIVORNO PER MOTIVI DI SICUREZZA

Rottamate le gru della 75



Nella foto (Scovavento): Le due gru.

LIVORNO - Le due gru De Nicola che da anni sono inutilizzate sulla sponda della banchina 75 hanno iniziato il loro definitivo tramonto,

con l'avvio della rottamazione che avevamo già preannunciato su queste pagine.

Le gru non sono state mai utilizzate, perché è cambiata la destinazione della banchina: con il passare del tempo si sono anche dimostrate potenzialmente pericolose in quanto lo stato di abbandono ha reso alcune delle loro componenti obsolete.

Per avviare la demolizione delle due gru, l'AdSP ha fatto ripulire completamente il piazzale alle spalle della banchina, allo scopo di procedere allo smontaggio delle varie parti delle De Nicola in piena sicurezza. Spariscono così altri due mezzi che facevano parte dello skyline dell'avamposto, senza (bisogna dirlo) alcun rimpianto.

Thomas Baumgartner.

Lungo l'asse del Brennero transita circa il 70% dell'interscambio in Europa - e soltanto dall'Italia - merci per circa 50 mln di ton all'anno. L'Italia non può più accettare che questo fondamentale asse di collegamento con il Nord Europa venga limitato nella sua funzionalità, in attesa del 2030, quando è prevista l'entrata in funzione della nuova linea ferroviaria del Brennero, che comunque da sola non potrà che assorbire soltanto in parte il traffico commerciale.

"ANITA è soddisfatta nel constatare che il documento redatto dagli uffici tecnici della Commissione - finora disatteso - rispecchia quanto l'Associazione ha sempre sostenuto,

sulla sistematica violazione delle norme europee da parte del Tirolo e dell'Austria e invita il Governo ad adoperarsi affinché vengano rimossi gli ostacoli ad incominciare dal divieto notturno con il pedaggio raddoppiato, che non produce nessun vantaggio ambientale ma un maggiore intasamento dell'autostrada nelle ore diurne" prosegue Baumgartner.

La procedura d'infrazione contro l'Austria - conclude ANITA - è stata rinviata per troppo tempo e il silenzio della Commissione non può più essere accettato. L'economia dell'Unione europea non può più attendere che vengano ripristinate le condizioni di legalità, poiché tale situazione ha finora generato costi

CAROLI



Hotels

ingenti supplementari ed indebiti, che difficilmente potranno essere recuperati.

ALL'ITALIAN MARITIME ACADEMY TECHNOLOGIE

Ecco il cambio al vertice

Il nuovo CdA di IMAT ha nominato le cariche di amministratore e presidente confermando tutte le linee di sviluppo, investimenti e politiche di qualità



Nella foto (da sx): Erminia Della Monica e Matteo Di Domenico.

CASTEL VOLTURNO - Cambio della guardia al vertice di IMAT - Italian Maritime Academy Technologies, il centro di formazione specializzato nel settore marittimo.

Fabrizio Monticelli lascia l'incarico di amministratore unico per

andare a ricoprire nuovi prestigiosi incarichi di consulenza. L'assemblea dei soci ha votato il nuovo consiglio di amministrazione, formato da Erminia Della Monica, in qualità di presidente, e da Matteo Di Domenico amministratore con delega su ammi-

nistrazione, finanza e controllo di gestione, con consolidata esperienza nel settore dello Shipping.

"In continuità con quanto fatto fino ad oggi, proseguirà l'investimento in figure professionali con esperienza consolidata nel settore, nel solco del miglioramento continuo dell'offerta formativa di qualità, che ha reso IMAT società innovativa e leader di mercato, in costante crescita" ha dichiarato l'amministratore Di Domenico.

Fabrizio Monticelli continuerà a seguire IMAT come consulente per i progetti di sviluppo dei sistemi delle competenze e di cooperazione con Università, Centri di Ricerca e altri Enti nell'ambito della nuova Programmazione dei Fondi Europei.

"Un sincero ringraziamento a nome di tutta la compagine sociale, del nuovo CdA e di tutti i collaboratori, va Monticelli per la professionalità, serietà e passione con cui ha ricoperto l'incarico in un periodo estremamente complesso," ha affermato la presidente Della Monica.

PER I DIVIETI DI TRANSITO IMPOSTI DALL'AUSTRIA

ANITA sollecita la UE sull'asse del Brennero

Perché non è stata attuata la procedura d'infrazione da parte della commissione di Bruxelles?



Thomas Baumgartner

ROMA - "Per anni - scrive in una sua nota ANITA - la Commissione europea ha evitato di prendere una

posizione chiara sui divieti di transito austriaci sull'asse stradale del Brennero, che formano un pacchetto di misure restrittive alla circolazione dei mezzi pesanti provenienti o diretti per lo più in altri Paesi dell'Unione europea. Un documento "interno" divenuto ora di dominio pubblico, rivela che le direzioni generali dei commissari del mercato interno, dei trasporti e dell'ambiente avevano sin dal dicembre 2020 raccomandato al presidente della Commissione UE di avviare una procedura d'infrazione nei confronti dell'Austria, qualora fosse fallito un ultimo tentativo di dialogo.

"I divieti di circolazione contestati

sarebbero principalmente il "divieto settoriale" che vieta il transito stradale ad alcune tipologie di merce - già bocciato dalla Corte di Giustizia UE per ben due volte negli scorsi anni - e il divieto di circolazione notturna attraverso il Tirolo, che è stato inasprito dal 1° gennaio 2021.

"Il documento dimostra senza ombra di dubbio che la Commissione UE non ha agito per far rispettare i Trattati, pur essendo a ciò tenuta in qualità di custode. L'Austria ha violato sistematicamente il principio della libera circolazione delle merci con l'introduzione di misure restrittive al transito dei mezzi pesanti" - è il commento del presidente ANITA,



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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER



YOUR TRUST IS OUR SUCCESS

delcoronascardigli.com



La nostra controllata DCS Fiorini, con risorse umane specializzate, si è focalizzata anche sul continuo aggiornamento dei temi doganali. E' pertanto in grado di fornire assistenza e consulenza in Dogana e di organizzare seminari di approfondimento su tale materia complessa e delicata.



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

DAI SINDACATI MONDIALI DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI

Trasporto globale e pandemia: l'appello alle Nazioni Unite

Tre richieste per la priorità dei vaccini, credenziali standard e velocizzazione dei cambi d'equipaggio



ROMA – Le organizzazioni e i sindacati mondiali dei lavoratori dei trasporti stradali, aerei e marittimi hanno chiesto ai capi di governo del mondo riuniti nell'assemblea generale delle Nazioni Unite, di porre fine alla "crisi umanitaria della catena di approvvigionamento globale".

In una lettera aperta all'assemblea IRU, l'International Road Transport Union, IATA, International Air Transport Association, ICS, International Chamber of Shipping, e ITF, Transport Workers' Federation, hanno fatto un appello urgente ai capi di governo del mondo affinché venga ripristinata la libera circolazione dei lavoratori dei trasporti.

Tutti i lavoratori dei trasporti hanno infatti continuato a mantenere il flusso del commercio globale

durante la pandemia, ma ciò ha comportato un vero e proprio tributo umano. Al culmine della crisi del cambio equipaggio, 400.000 marittimi non erano in grado di lasciare le loro navi, alcuni hanno lavorato a bordo fino a 18 mesi oltre i loro contratti iniziali.

I voli sono stati limitati e i lavoratori dell'aviazione hanno affrontato l'incoerenza dei requisiti di frontiera, viaggio, restrizioni per i vaccini. Ulteriori controlli sistemici e imprevedibili alle frontiere stradali hanno fatto sì che i camionisti siano stati costretti ad aspettare, a volte a migliaia e per settimane in situazioni non igieniche senza strutture adeguate, prima di poter completare i loro viaggi e tornare a casa.

Gli organismi rappresentano più di 20 trilioni di dollari di commercio mondiale all'anno e 65 milioni di

lavoratori dei trasporti globali e più di 3,5 milioni di compagnie di trasporto merci e compagnie aeree su strada e oltre l'80% della flotta mercantile mondiale.

La lettera chiede: dare la priorità ai lavoratori dei trasporti per la distribuzione di vaccini riconosciuti dall'OMS; creare un processo standardizzato per la dimostrazione delle credenziali di integrità; che OMS e ILO sollevino questi problemi all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e con i governi nazionali.

Tutti i settori dei trasporti stanno anche assistendo a una carenza di lavoratori e si aspettano che altri se ne vadano a causa del cattivo trattamento che milioni di persone hanno affrontato durante la pandemia, mettendo la catena di approvvigionamento sotto maggiore minaccia.

PRESENTATE DAL COMUNE NELL'EX DEPOSITO AUTOBUS

Le tante idee di "Blu Livorno"

Un insieme di progetti elaborati per valorizzare la costa della città



Nella foto: Un momento della presentazione.

LIVORNO – Una mollusco-cultura nelle acque antistanti la costa: una navetta elettrica per accedere agli spazi accessibili senza inquinare e in sicurezza: cannocchiali turistici per godere della bellezza del paesaggio; ma anche eliminazione delle barriere architettoniche, rifiorimento e ripascimento degli arenili, segnaletica informativa, cartellonistica narrante la bellezza della costa, complementi alla mobilità "dolce", percorsi di accesso in sicurezza, manutenzione delle discese a mare, arredi per la raccolta dei rifiuti, pontili smontabili, punti doccia e servizi igienici e tanto altro ancora.

"Blu Livorno" è un lavoro prodotto da un pool di tecnici del Comune di Livorno con variegate competenze che si è posta l'obiettivo, nel solco del mandato del sindaco "La forza di guardare oltre", di cogliere, analizzare e descrivere il litorale labronico in modo da renderne evidente tutta la sua forza e bellezza. Ma anche esaltarne il potenziale in termini di fruizione, valorizzazione e sviluppo sostenibile.

"Livorno è la città con la più grande estensione di Costa della Toscana – ha affermato il sindaco Luca Salvetti durante la presentazione di "Blu Livorno" nell'ex Deposito ATL in via Meyer 67 sede di Hangar Creativi – e basa la propria economia sul mare. Proprio per questo dobbiamo conoscere

meglio il litorale e l'intreccio con il sistema produttivo".

Ecco che ambiente e ricerca, urbanistica, demanio marittimo, patrimonio, decoro urbano, turismo, cultura, lavoro, sport ed educazione ambientale trovano uno straordinario punto di connessione in Blu Livorno da cui nascono idee, progetti e azioni che mirano alla valorizzazione progressiva della costa.

"Stiamo presentando un lavoro che parte da un'indagine della ricchezza del nostro litorale da tanti punti di vista" ha aggiunto l'assessore all'ambiente Giovanna Cepparello, "e mi preme annunciare che la nostra preziosa scogliera è stata definita Sito di Interesse Comunitario (SIC) nell'ambito della perimetrazione dei monti livornesi. Con una cartellonistica uniforme e riconoscibile diventa più facile conoscere e di conseguenza assumere comportamenti civili".

L'assessore all'urbanistica Silvia Viviani ha precisato che "Blu Livorno" è uno "strumento che ha l'obiettivo di sostenere il territorio e promuovere progetti pubblici e privati, strutturato in un nuovo modo di lavorare che impegna diversi assessorati e vari settori di uffici".

"Dal punto di vista demaniale la costa è complessa - ha ribadito l'assessore al demanio Viola Ferroni - e "Blu Livorno" si può definire un sostegno soprattutto per il lavoro intersettoriale e trasversale che

ha portato alla sua realizzazione. Utile per capire come migliorare le discese al mare e gli arenili".

"Blu Livorno", però, è molto di più di un compendio di azioni per il miglioramento dell'uso della costa - ha concluso Leonardo Gonnelli, dirigente ai Lavori Pubblici e Assessorato del Territorio - È un tuffo nella vitalità e nell'identità dei livornesi. Una descrizione del legame viscerale è indissolubile tra i cittadini, il mare e la costa. La descrizione appassionata e appassionante dell'equilibrio incerto tra ciò che sta in superficie e l'universo marino e che, giorno dopo giorno, scandisce la quotidianità di una città che vive nel mare e per il mare".

Una produzione durata circa un anno che ha visto gli assessorati e gli uffici tecnici del Comune di Livorno dialogare e confrontarsi tra loro nonché riprendere gli esiti di uno specifico percorso partecipativo svolto nel 2014 con i cittadini e focus group con associazioni nautiche e della pesca e associazioni ambientaliste sulle varie tematiche affrontate.

Con Blu Livorno l'amministrazione comunale fotografa la costa, la analizza con minuziosità e si appresta a valorizzarne il potenziale per renderla ancor più attraente e fruibile sia dai cittadini livornesi sia dai turisti e viaggiatori pronti a scoprirne le tante bellezze ancora da svelare e valorizzare.

PER INIZIATIVA DELLA CDA DI MAREMMA E TIRRENO

Open day su Facebook sul sostegno alle imprese

Ieri dalle 10 alle 12 le dirette sui bandi camerali

LIVORNO – Ieri, martedì 5 ottobre, ha preso il via l'Open day dedicato ai bandi camerali dell'istituto della Maremma e del Tirreno. A partire dalle 10, ogni quarto d'ora, sulla pagina Facebook si sono seguite le dirette - ciascuna dedicata ad un diverso bando, in totale sette - condotte dai funzionari del Servizio di Promozione e Sviluppo Economico.

Si tratta di un'iniziativa pensata

per diffondere e spiegare in modo semplice e chiaro le molte opportunità di contributo e sostegno attive in questo momento: dal bando per i servizi digitali in ambito turistico, ai voucher per l'innovazione e per la green economy, dai contributi per percorsi di formazione e aggiornamento per gli impiantisti delle imprese artigiane ai voucher per promuovere tirocini curriculari nell'ambito del master di primo

livello "SSOMPL - Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics", dai contributi alle imprese per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus nei luoghi di lavoro all'assegnazione di finanziamenti a tasso agevolato per anticipo fatture verso la PA.

L'iniziativa, che ha avuto un buon successo, probabilmente sarà ripetuta.

PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)
TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT WWW.GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

SEDE OPERATIVA



REVAMPING GRU



FULL RENTAL



PRONTO INTERVENTO 24 ORE SU 24



MANUTENZIONE BANCHINE





PER UNA SERIE DI NAVI SPECIALI DI SUPPORTO

Eolico Offshore nuovi ordini a Vard



TRIESTE – Vard, consociata di Fincantieri e fra le prime società al mondo nella realizzazione di navi speciali, ha firmato con la norvegese Norwind Offshore i contratti per la progettazione e la costruzione di 2 Commissioning Service Operations Vessel, con opzioni per altre 2 navi della stessa tipologia, e per la vendita e la conversione di una Platform Supply Vessel, che diventerà un Service Operation Vessel. I contratti per le 3 navi ferme hanno un valore complessivo indicativo di 140 milioni di euro.

Il Commissioning Service Opera-

tions Vessel sono basati sul design Vard 4 19, realizzati su misura per attività di supporto e manutenzione in tutto il mondo presso i parchi eolici offshore. La prima nave sarà allestita e consegnata in Norvegia nel secondo trimestre del 2023, con lo scafo che sarà costruito a Braïla, in Romania. La seconda nave sarà costruita e consegnata a Vung Tau, in Vietnam, con la consegna prevista nel terzo trimestre del 2024.

La terza unità, un Platform Supply Vessel di proprietà di Vard, è stata in funzione in Asia e Australia e ora raggiungerà Brattvaag, in

Norvegia, per un'estesa operazione di conversione e allestimento. La nave sarà consegnata nel secondo trimestre del 2022 come Service Operation Vessel.

Norwind Offshore è una società di recente costituzione che offrirà navi specializzate per operazioni relative allo sviluppo e al supporto del settore eolico offshore. Ha una lunga storia nel comparto offshore e marittimo, durante la quale ha sviluppato con Vard una forte relazione attraverso la realizzazione di un'ampia gamma di unità offshore avanzate.

IL PROGETTO DI UN MODELLO NAZIONALE PRESENTATO DA ASSONAT

Sostenibilità dei porti turistici

ROMA – È partita la fase operativa del modello Porto Sostenibile®, lo standard per la gestione sostenibile dei Marina italiani, presentato anche al 61° Salone Nautico di Genova nello stand ASSONAT-Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici.

L'avvocato Luciano Serra, presidente ASSONAT - Confcommercio Imprese per l'Italia ha detto che il progetto è "superiore e innovativo". Un modello completo e alla portata del settore della Nautica da Diporto italiana, che chiede a gran voce uno sviluppo sempre più sostenibile delle strutture ricettive. Saranno le linee guida del nostro prossimo futuro, anche perché ancora non abbiamo una cultura avanzata su tali tematiche e dobbiamo dare ancora più qualità e affidabilità ai nostri clienti. Porto Sostenibile® sarà il fiore all'occhiello per i porti turistici italiani, anche perché tutelare l'ambiente nel quale lavoriamo significa fornire ospitalità nel migliore dei modi".

Il progetto Porto Sostenibile® nasce dalla necessità di adottare nuove strategie orientate allo sviluppo sostenibile per incrementare la competitività e la qualificazione della filiera Nautica da Diporto, e dalla volontà di comunicare in maniera oggettiva e trasparente le



Luciano Serra

prestazioni del settore agli Stakeholder, con particolare riferimento alla Pubblica Amministrazione locale.

Il modello, sviluppato attraverso un gruppo di lavoro guidato da ICStudio Srl, partner tecnico da oltre dieci anni di ASSONAT, consente di valutare il Grado di Sostenibilità di un Marina attraverso un Capability Model strutturato in 5 livelli di maturità organizzativa e 100 indicatori di prestazione suddivisi in 7 ambiti strategici: qualità del servizio al Cliente, gestione della destinazione turistica, responsabilità ambientale e impronta climatica, responsabilità

sociale e sicurezza dei lavoratori e degli ospiti, responsabilità amministrativa d'impresa, innovazione digitale, affidabilità economica.

L'attestazione dei risultati sarà effettuata da Enti Terzi Indipendenti attraverso la valutazione del livello di maturità esistente nella gestione per obiettivi e la verifica delle prestazioni raggiunte sugli indicatori di sostenibilità dal Marina. L'attestazione e i relativi risultati saranno disponibili per il concessionario in Blockchain per scopi di immutabilità ed autenticità.

Parte fondamentale del processo di introduzione del modello nei Marina è legato all'accrescimento delle competenze del personale, e sarà svolto attraverso un percorso di formazione continua, accreditato dal Comitato per l'Ecolabel ed Ecoaudit - Sezione Emas Italia - ISPRA.

La fase sperimentale del progetto si è appena avviata con il coinvolgimento di un "gruppo pilota" composto da venti marina, rappresentativo delle diverse tipologie organizzative esistenti nel panorama nazionale, con l'obiettivo di recepire e modellizzare le prestazioni e le best practices di settore attualmente disponibili nella filiera della Nautica da Diporto Italiana.

QUATTRO GIORNI DI INCONTRI E DIBATTITI A TRIESTE

Dal "Barcolana Sea Summit" la sostenibilità sull'acqua



TRIESTE – Il primo Barcolana Sea Summit, intitolato "Il mare è per sempre", si compone di rotte da percorrere in quattro giorni di incontri, da oggi 6 al 9 ottobre prossimo in presenza a Trieste e online.

L'evento - spiegano gli organizzatori - rappresenta il primo dialogo multilaterale sulla sostenibilità dei sistemi acquatici, una nuova rotta verso una maggior consape-

volezza ambientale e un modello socio-economico rigenerativo. L'obiettivo è quello di creare consapevolezza sulla necessità di instaurare un nuovo rapporto fra uomo e mare, coinvolgendo scienziati, policy maker, imprese e società civile.

Domani 7 ottobre, alla sessione "Il Mediterraneo nei prossimi 10 anni: cosa dice la scienza", parteciperanno Stefano Laporta, presi-

dente di Ispra e Snpa e Stello Vatta, direttore generale di Arpa FVG.

Ricercatori di Ispra saranno invece impegnati nelle sessioni: "Il Mediterraneo nei prossimi dieci anni: cosa dice la scienza", "Plastica, inquinamento e diminuzione della biodiversità: come gli esseri umani stanno contaminando il mare", "Pesca e acquacoltura: criticità e soluzioni", "Green ports, Green cities".



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







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



CON UNA SERIE DI NUOVI ORDINI PER COLLEGARE LE ISOLE

Traghetti locali a GNL: il primato di Caronte & Tourist

L'assurdo è che la compagnia è costretta ad utilizzare gasolio perché mancano stazioni di rifornimento del gas



Nella foto: Un traghetto Caronte&Tourist a GNL.

MESSINA – Come riferito dall'ANSA e poi da Conferenza GNL Lorenzo Matacena, ad di Caronte & Tourist (di cui fa parte anche la compagnia Siremar per i traghetti con Eolie, Ustica, Egadi, Pantelleria e Pelagie anche da Napoli) ha annunciato l'ordine per altre due "Elio", copia del traghetto a GNL attivo dal novembre 2019 nello Stretto di Messina. Nave che per assurdo è costretta a utilizzare il gasolio, molto più inquinante, per assenza di punti di rifornimento di GNL. Una terza nave della serie è in avanzata costruzione nel cantiere Sefine Shipyard a Yalova, in Turchia, ordinata lo scorso marzo da Caronte & Tourist Isole Minori per le tratte della Siremar per le Eolie.

Il Gruppo, pioniere assoluto in Italia del trasporto marittimo a GNL - continua ancora la nota - porta così a quattro i traghetti a GNL della propria flotta, destinati a servire non solo i collegamenti nello Stretto di Messina ma anche le isole minori a sud e a nord della Sicilia. L'investimento per le nuove navi sale a circa 200 milioni di euro. Questa decisione conferma anche per l'Italia, come sta accadendo in tutto il mondo, che il GNL è l'unico combustibile compatibile con la normazione ambientale internazionale e che può ulteriormente migliorare le sue performance con l'uso del bioGNL, cosa che anche l'armatore siciliano ha annunciato di voler fare.

L'Autorità di sistema portuale

competente - sottolinea la compagnia - ha a disposizione 30 milioni di euro per realizzare un'infrastruttura di rifornimento di GNL. La recente pubblicazione delle linee guida dei Vigili del Fuoco sulle regole tecniche per il rifornimento del metano liquido da nave a nave e da autocisterna a nave dovrebbe permettere ora alla Capitaneria di Porto locale di definire il regolamento operativo, come fatto lo scorso anno (in anticipo sulla regolazione nazionale) dalla Capitaneria di La Spezia per il rifornimento delle navi da crociera. Va rilevato che mentre i rifornimenti delle navi da crociera di grandi dimensioni (così come le portacontainer e le altre grandi navi sempre più numerose che utilizzano il GNL) richiedono migliaia di metri cubi di combustibile, per la navi da traghetto ne bastano poche centinaia.

Lorenzo Matacena, ha dichiarato, come riportato dall'ANSA: "La mobilità sostenibile non dipende solo da noi, ma dalle scelte delle comunità presso le quali anche noi operiamo. Tant'è vero che l'alimentazione a LNG della nostra Elio è stata di fatto inibita da scelte a noi estranee. Mi riferisco all'annosa questione del deposito di GNL che avevamo chiesto di costruire e che sarebbe stato anche a servizio anche dei camion, che sempre più numerosi sono alimentati da motori GNL. Una richiesta ancora ferma al palo. Noi comunque non ci fermiamo".

idroscafi storici e che hanno compreso l'importanza di riqualificarli, di diffonderne la storia e di tornare a renderli operativi per l'idroturismo", sottolinea Orazio Frigino, presidente dell'Aviazione Marittima Italiana e ideatore del progetto.

"Entro la fine di quest'anno, lanceremo ufficialmente questo protocollo nazionale da Nisida (Napoli) o da Orbetello (Grosseto), due località che hanno legato il loro nome proprio alle vicende storiche dei rispettivi idroscafi". Il progetto è stato presentato informalmente anche al ministro del turismo Massimo Garavaglia, in occasione delle manifestazioni sull'aeroporto di Pavullo nel Frignano (Modena) per il 110° anniversario dell'Aero Club d'Italia.

Il rilancio del volo idro per i collegamenti turistici viene visto con grande interesse anche dal settore dell'hospitality: all'incontro con Garavaglia, ha infatti partecipato anche un importante esponente del settore alberghiero,



Nella foto: Un idrovolante passeggeri italiano dell'Ala Littoria negli anni '30.

Attilio Caroli Caputo, direttore del gruppo Caroli Hotels che sul mare del Salento gestisce circa 1.500 posti letto: "I collegamenti con idrovolanti, in Puglia ma anche in tutta Italia, potrebbero certamente

favorire l'incremento degli arrivi di turisti dall'Italia e dall'estero", ha spiegato l'imprenditore salentino, "rendendo più rapidi e piacevoli i trasferimenti e anche garantendo il basso impatto ambientale".

Anche a "Navi Mute" il premio Marincovich

Il libro, pubblicato nella collana "Storie di mare", è dedicato al comandante della Guardia Costiera Natale De Grazia e al suo impegno in difesa del mare

ROMA – Il premio giornalistico-letterario "Carlo Marincovich", giunto alla sua 12ª edizione è andato anche al libro "Navi Mute". Il mistero sulla morte del comandante Natale De Grazia", scritto a quattro mani dai giornalisti Giampiero Cazzato e Marco Di Milla, già sottufficiale della Guardia Costiera. Il libro è risultato terzo classificato nella sezione saggistica, aggiudicandosi uno dei particolarissimi premi, costituiti da cimeli donati da navigatori e atleti, cantieri nautici e yacht club, veri oggetti d'arte che testimoniano la storia del mare e della navigazione.

Come noto il libro - presentato a suo tempo anche sul nostro giornale - partendo dai valori umani e professionali che hanno contraddistinto la preziosa esistenza di Natale De Grazia, ripercorre le circostanze che portarono alla morte del comandante, ufficiale in servizio alla Capitaneria di porto di Reggio Calabria, tenace investigatore, chiamato dalla Procura a fare luce su un traffico illecito di rifiuti radioattivi nel Mediterraneo, in virtù della sua perizia e delle sue spiccate qualità morali.

Navi Mute, è la prima pubblicazione di una collana intitolata "Storie di mare", edita da All



confuse ore dell'armistizio, salvò il porto di Savona ordinando l'affondamento delle navi e così rendendo il porto inagibile ai nazisti. A lui è dedicato il libro "Affondate le navi" di Donatella Alfonso. "Silurate! 24 luglio 1943", di Luciano Zani, ricorda un altro episodio della Seconda guerra mondiale, l'affondamento del postale Santa Lucia che faceva la spola tra le isole Pontine e fra le altre cose garantiva i contatti epistolari dei confinanti antifascisti di Ventotene.

Quello della collana è un progetto editoriale fortemente voluto dal comando generale, per diffondere la cultura del mare, soprattutto fra le nuove generazioni.

"Il nostro intento è quello di raccontare il mare a 360°, luogo di riferimento quotidiano per 11.000 donne e uomini del Corpo, declinandolo in tutte le sue espressioni, da un punto di vista narrativo, tecnico, divulgativo, storico - ha spiegato il capitano di vascello Cosimo Nicastro, direttore della collana e capo ufficio comunicazione della Guardia Costiera - con l'auspicio che i lettori, i cittadini, possano identificarsi nel suo immenso patrimonio culturale, economico e ambientale".

Around in collaborazione con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera - che in poco più di un anno ha già raccolto 5 libri. Oggi, De Grazia è considerato un eroe ma non si possono dimenticare altre scelte e altri protagonisti. Fra questi il comandante Roni che il 9 settembre 1943, nelle prime

UN INTERESSANTE PROGETTO DI AVIAZIONE MARITTIMA ITALIA

Idrovolanti: rivitalizzare il circuito storico degli idroscafi

ROMA – Si prova a far nascere il Circuito degli Idroscafi Storici d'Italia. L'iniziativa è dell'associazione Aviazione Marittima Italiana, che da tempo è impegnata in un'importante attività tesa a recuperare la memoria delle almeno trenta basi storiche degli idrovolanti sparse in tutta la penisola. Dall'inizio del '900 e fino agli anni '30-40, infatti, città come Orbetello, Bracciano, Desenzano del Garda, Varese, Brindisi, Taranto

e molte altre hanno scritto tante pagine indimenticabili nella storia dell'aviazione e del trasporto aereo in Italia. Oral'Aviazione Marittima Italiana lancia la proposta a queste città di sottoscrivere un protocollo, che preveda iniziative comuni per favorire il recupero dei vecchi idroscafi, il loro impiego per la promozione della cultura aeronautica (con musei, mostre, convegni, scuole di volo) e anche per tornare ad ospitare velivoli idro allo scopo

di promuovere una nuova forma di turismo intermodale e sostenibile. Un'iniziativa che prende le mosse dal successo delle numerose Giornate sugli Idroscafi Storici, organizzate sempre dall'Aviazione Marittima Italiana negli ultimi due anni con la collaborazione di autorità civili e militari a livello locale e nazionale.

"Abbiamo già ricevuto molte manifestazioni d'interesse da parte di tante città che ospitano



main conference
genoa shipping week
XIII edizione



Il futuro del Cluster marittimo Euro-Mediterraneo tra innovazione e nuove sfide

GENOVA
6 - 8 Ottobre
2021
pstconference.it

ORGANIZZATO DA: 

IN COLLABORAZIONE CON:  

Ci mettiamo
tutta l'energia che vuoi



La stazione di servizio del futuro



Summit&Expo



ConferenzaGNL®



Working with Drones

BolognaFiere6/8ottobre2021

www.mirumir.it

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

PER FINANZIARE LA PRATERIA DI POSIDONIA IN SARDEGNA

All'asta la Winglet di "Luna Rossa"

Se ne occupa Sotheby's con la vendita aperta fino a domani - Max Sirena ricorda la funzione delle ali subacquee



è di 8-12.000 euro. Il pezzo da collezione è stato utilizzato per la prima volta dal team Luna Rossa Prada Pirelli durante la 36ª America's Cup tenutasi ad Auckland all'inizio di quest'anno ed è nato da una tecnologia di stampa tridimensionale del metallo. I proventi dell'asta andranno alla Fondazione

ROMA - È iniziata mercoledì scorso l'asta Sotheby's "Life is Beautiful: Milano", l'ultimo capitolo della selezione di arte, oggetti di design e articoli di lusso che mettono in luce l'impeccabile manualità artigiana del made in Italy. Dai gioielli e borse agli orologi e pezzi d'arte, dalle automobili alla winglet della barca da regata del team Luna Rossa Prada Pirelli.

La base d'asta di partenza per la winglet del monoscafo di Luna Rossa, progettato per volare in acqua,

sta andranno alla Fondazione MEDSEA per sostenere la sua campagna di ripristino, ripopolamento e conservazione della Posidonia oceanica utilizzando substrati ecologici e biodegradabili nell'area marina protetta di Capo Carbonara in Sardegna. In vendita online fino a domani 7 ottobre, la winglet è stata esposta al pubblico insieme ad una selezione di lotti per tre giorni nella sede di Sotheby's a Milano a Palazzo Serbelloni, Corso Venezia 16.

Max Sirena, team director e skipper del team "Luna Rossa" Prada Pirelli, ha dichiarato: "Per l'asta abbiamo scelto un pezzo particolarmente caratteristico e identificativo dell'AC75 Luna Rossa. Queste nuove imbarcazioni, come noto riescono a navigare sollevate dalla

superficie del mare proprio grazie al sistema di foil alla cui estremità è connessa la winglet, elemento che racchiude design, innovazione e artigianalità Made in Italy. Mai come ora il tema della sostenibilità e della salvaguardia degli oceani è una sfida che coinvolge tutti. Per questo motivo e in segno di apprezzamento verso la comunità sarda - che da anni rappresenta la nostra casa, abbiamo deciso di donare il ricavato per sostenere un progetto di ripristino degli ecosistemi marini

della Sardegna".

Alessio Satta, presidente della fondazione MEDSEA, ha aggiunto: "Le praterie di Posidonia oceanica hanno registrato un forte declino nel Mediterraneo. Negli ultimi 50 anni è andato perso più del 30% dell'estensione areale di questa pianta marina. Questo richiede urgentemente il ripristino degli ecosistemi di Posidonia degradati. La nostra missione è ripristinare e proteggere gli ecosistemi marino costieri del Mediterraneo passando

dalla conoscenza scientifica ad azioni concrete e prevenendo così il degrado degli ecosistemi. Questa donazione consentirà risultati concreti per rivitalizzare la vita marina e affrontare il cambiamento climatico nella costa Sud-Orientale della Sardegna, assieme anche alle altre imprese che hanno deciso di impegnarsi con noi per il mare e l'ambiente in Sardegna e a tutte quelle che decideranno di farlo".

UNO STUDIO SUI MATERIALI E SULLA GALLEGGIABILITÀ

Barche, chi affonda e chi no



Nella foto: Una barchetta semiaffondata, che non sparisce solo per la sacca d'aria a prua.

CECINA - C'era una volta un cantiere che si chiamava Calafuria:

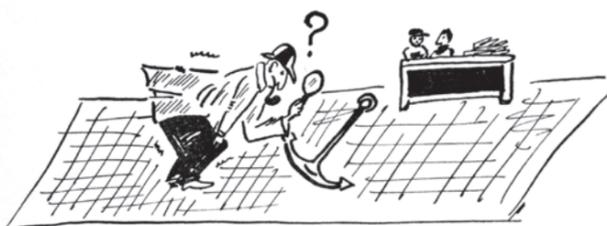
quello originale, non uno dei tanti clini che si sono susseguiti, nato dal

genio di un maestro troppo presto scomparso, Vincenzo Catarsi. Era partito facendo le carrozzerie dell'altro genio, Giotto (nomen omen!) Bizzarrini, sagomandole quasi a mano in vetroresina; poi la serie infinita dei Calafuria, fino a un 42' che oggi si ritrova in giro per il mondo, dalla guardia costiera della Croazia ai pescatori in Madagascar.

Ebbene, Vincenzo aveva fatto uno studio per rendere inaffondabile la vetroresina: non con la compartimentazione delle barche o l'inserito di poliuretano a cellula chiusa, ma proprio della vetroresina. Ci stiamo arrivando adesso, con l'inaffondabilità che secondo alcune proposte dovrebbe essere obbligatoria anche per le piccole barche (natanti) per la navigazione entro le 6 miglia. Ci arriveremo?

CON I NUOVI PROGRAMMI D'ESAME PIÙ REALISTICI E AGGIORNATI

Patenti nautiche finalmente si cambia



ROMA - È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 28.10.2021 il decreto 10 agosto 2021 "Adozione dei programmi di esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A, B e C e modalità di svolgimento delle prove".

Il nuovo esame, presentato anche al recente al Salone Nautico di Genova, finalmente si rinnova, accogliendo le richieste avanzate da Confindustria Nautica. Semplificazione delle parti nozionistiche e mnemoniche a favore di una maggiore attenzione a sicurezza e navigazione pratica gli obiettivi raggiunti.

"Questo è un ulteriore tassello dello svecchiamento del nostro corpo normativo che portiamo avanti senza sosta da ormai quattro anni e iniziato con la revisione del Codice della nautica", dichiara il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. "Adesso ci aspettiamo - e chiediamo al ministro Giovannini - una rapida adozione del Regolamento di attuazione del Codice che sappia accogliere le esigenze di competitività delle imprese, del sistema Italia e le esigenze di semplificazione per l'utenza".

Diversi gli snellimenti della procedura, a vantaggio sia dei candidati, sia dell'Amministrazione. Chi ha ottenuto l'idoneità alla prova scritta, ma non ha superato - per le due volte consentite - la prova pratica, può risostenere entro trenta giorni la sola pratica senza ricominciare il percorso dall'inizio, come avveniva fino a oggi.

Entro i termini di validità dell'istanza di esame, il candidato ha la possibilità di ripetere le sole

prove scritte eventualmente non superate, oppure, in caso non abbia superato il carteggio (per la patente "senza limite") può richiedere di proseguire l'esame finalizzandolo al conseguimento della patente nautica "entro 12 miglia". Rimane ferma la possibilità, per chi non supera il "Quiz Vela", di proseguire l'esame ai fini del conseguimento della equivalente patente a motore.

Possibile richiedere l'applicazione di misure personalizzate compensative per lo svolgimento delle prove di esame da parte di disabili e persone con disturbi specifici dell'apprendimento (DSA).

Per quanto riguarda i programmi di esame, la "nomenclatura" dell'unità è limitata alle parti principali dello scafo, così come la parte relativa alle piccole avarie, che interessa solo quelle che possono prevedere un intervento non specialistico del diportista. Circa i segnali del Colreg (Regolamento per prevenire gli abbordi in mare) si dovranno conoscere "a memoria" quelli principali, tra cui quelli delle unità da diporto e delle navi inferiori e maggiori di 50 metri, delle navi all'ancora e delle unità da pesca.

Vengono introdotte nozioni sui rischi derivanti dalla conduzione dell'unità sotto l'influenza dell'alcol o in stato di alterazione psico-fisica ed è previsto l'uso di strumenti elettronici per il posizionamento del punto nave.

gresso e all'uscita dei porti e in navigazione in prossimità della costa e dei bagnanti, quelli sui limiti di velocità ed elementi sulla protezione dell'ambiente marino. È ammesso all'esame il candidato che abbia effettuato almeno 5 ore complessive di manovre, attestate da una scuola nautica.

La prova di teoria è costituita da: Quiz "base", valido per tutte le patenti, con 20 quesiti a risposta multipla, ciascuno costituito da tre risposte alternative di cui una

sola esatta, e la prova è superata se il candidato fornisce almeno 16 risposte esatte.

Il Quiz su "elementi di carteggio", costituito da cinque quesiti a risposta singola, per la patente "entro le 12 miglia". La prova è superata se il candidato fornisce almeno 4 risposte esatte 5. È sostituito dalla prova di carteggio per la patente "oltre".

Il Quiz "vela", con 5 quesiti a risposta singola, superato con almeno 4 risposte esatte.

www.lorenzinterminal.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@lorenzinterminal.it
www.lorenzinterminal.it

DGR training
FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL TRASPORTO DI MERCE PERICOLOSA



"IATA ACCREDITED TRAINING SCHOOL"
MEMBRI DELL'ICAO - FIATA TRAINING PROGRAM
MEMBRI DELL'ARCHIMEDE MARITIME TRAINING NETWORK
CORSI DGR E ADR APPROVATI DALLA LUFTHANSA
CORSI DI FORMAZIONE ADR, RID E IMDG
ISTRUTTORI FORMATI ALLA IATA A GINEVRA
CONSULENTI ADR E RID
FORMATORI CON ESPERIENZA AEROPORTUALE VENTENNALE
COSTI CONTENUTI



www.dgrtraining.it

DGR Training S.r.l.s.
Via Aldo Moro 19 24050 Zanica (BG)
Tel: +39 035 672303
E-mail: info@dgrtraining.it

pagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nauticapagina
nautica

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Confetra e la riforma tradita

promosso da CISCO e dedicato alla sicurezza del trasporto merci; ma avrà da dire anche sull'atteso dibattito di oggi pomeriggio, nel convegno promosso da Assiterminal dal significativo titolo de "la riforma tradita", bilancio sull'attuazione della Legge Delrio a cinque anni dal suo varo nell'ormai lontano 2016.

Oggi sarà la volta anche del presidente Nicolini nella conferenza di apertura insieme ai ministri Giovanni e Di Maio, per riflettere sulle prospettive della portualità e della logistica italiana nel contesto geoeconomico mediterraneo.

Sono tanti i vertici confederali Confetra coinvolti nella "Settimana dello Shipping": Silvia Moretto leader degli spedizionieri e numero

due di Confetra, Nereo Marcucci consigliere Confetra delegato alla logistica in ambito CNEL, Luca Becce presidente di Assiterminal e coordinatore della Commissione Porti della confederazione, Alessandro Santip presidente di Federagenti e membro della giunta Confetra, al pari dei vertici territoriali di Spediporto Genova, Confetra Liguria e Alsea Milano, Alessandro Pitto, Alessandro Laghezza e Betty Schiavoni.

Domani mattina giovedì 7 ottobre, è in programma l'evento pubblico promosso da Confetra Liguria: il Sistema Confederale regionale discuterà con Francesco Benevolo, Vincenzo Macello, Paolo Emilio Signorini e Mario Sommariva di PNRR, Logistica e Liguria, concluderanno i lavori Lella Paita e Giacomo Giampedrone.

Tema del dibattito: per la logistica occorre un cambio di passo. Dopo aver dedicato alle opere pubbliche ben quattro provvedimenti negli ultimi tre mesi - individuazione opere prioritarie, nomina commissari, riforma Codice Appalti, allegato Infrastrutture - è giunto il momento - dice Confetra - di aprire un vero e proprio "Tavolo Software".

Le imprese logistiche aspettano politiche industriali da anni: a partire dagli incentivi per gli investimenti digitali e per la transizione energetica. C'è un altro tema enorme che riguarda i termini di resa nelle spedizioni internazionali, dove il Paese perde oltre 100 miliardi di fatturato l'anno perché logistica e manifattura ancora non riescono a trovare un terreno strategico e strutturato di incontro, sia in import che in export.

E poi mancano 20 mila autisti per l'autotrasporto, e ci sarebbe pure da fare un check serio sulle dimensioni medie del nostro tessuto produttivo per capire come agevolare processi di consolidamento e crescita delle dimensioni medie di impresa. "Questi sono solo alcuni dei dossier, lato imprese - afferma il presidente Nicolini -, sui quali vorremmo un confronto serrato col Governo. Infine, tutto il tema amministrativo: SuDoCo, riforma del codice civile per le spedizioni internazionali, omogeneità delle procedure per i controlli, superamento del doppio controllo Dogane - Finanza sulle merci in transito, adozione della lettera di vettura elettronica, definizione delle verifiche radiometriche. Anche qui, solo per citarne alcune. Speriamo che non si continui ad utilizzare il tema "opere pubbliche" come una grande arma di distrazione di massa, animata dalla antica e fallace speranza che più si accresce l'offerta di nuove infrastrutture, più arriverebbero nuovi traffici. Vanno completate le opere utili, grandi o piccole che siano, già tra l'altro ampiamente elencate in Connettere l'Italia ed in Italia Veloce. Punto. Ora passiamo anche ad altro, a meno che non si punti a fare dell'Italia un grande nastro trasportatore di flussi che non generano ricchezza per le imprese e per il Paese".

Se navi e porti navigano

marittimo, sarà che dove ci sono troppe leggi diventa difficile che siano chiare; ci si scontra a furia di studi legali, con il risultato che chi lavora nell'indotto si sente perennemente a rischio.

Citiamo gli ultimi flash del sito di Ship2shore, sul quale attingiamo spesso (sempre citando, sia chiaro): Corsica Ferries vince il ricorso al Consiglio di Stato e la Regione forse dovrà rimborsarla di oltre 85 milioni; Lazio è assolto dagli aiuti di Stato dalla UE dopo il suo ricorso; Moby cita in giudizio a New York due trader che cercavano di impossessarsi della società; Tirrenia perde l'ultimo ricorso al Consiglio di Stato; GNV perde al TAR sull'autoproduzione ma non si arrende; Assotrasporti è bocciato dal TAR nella richiesta di far parte del comitato centrale dell'albo dei trasportatori...

Mi fermo: ma se scendiamo anche sui singoli porti, c'è da raddoppiare le dose. Il presidente dell'AdSP di Gioia Tauro è inquisito per un incidente di tre anni fa sulle sue banchine; a Livorno continua l'odissea di imprenditori, ex vertici dell'AdSP e armatori per un'inchiesta che ha alcuni anni e non sembra concludersi mai; a Ravenna il tribunale ci ha messo tanto - ma finalmente ha risolto - per un relitto finito fuori dal porto che sembrava attribuire all'AdSP; tornando al Tirreno Nord, l'attuale presidente dell'AdSP s'è ritrovato sedici cause in tribunale su varia umanità e sta facendo la fatica di Sisifo per arrivarne a capo, compreso il ricorso al Consiglio di Stato della Porto 2000 per la gestione dei traghetti passeggeri...

Mi fermo davvero: capisco che dove la concorrenza si fa dura, i duri non esitano a spararsi addosso. Ma è davvero il mondo migliore?

Interporto, habemus

do Nastasi, che dopo tre giorni di assemblea "diluita" dell'interporto in attesa della formalizzazione burocratica della nomina da Firenze, ieri è stato confermato nella carica di presidente. A sua volta l'AdSP del Tirreno aveva designato il livornese Raffaello Cioni, che è stato nominato amministratore unico al posto dell'ormai pensionato Bino Fulceri.

L'interporto Vespucci torna dunque a pieno regime con i propri organismi direttivi. E con un programma tutto dedicati ai servizi dopo che la gestione Nastasi-Fulceri ha portato in pochi anni al risanamento dei bilanci e alla tranquillità economica. Punto principale, i raccordi veloci sia stradali che ferroviari con il porto e con le reti TEN-T, condizione indispensabile per funzionare dav-

vero come retroporto e hub della logistica in attesa di altri sospirati interventi societari come il centro farmaceutico e (si dice) anche l'ingresso di Rfi cargo.

Decarbonizzare: giovani armatori

emissioni di gas serra" fissati per il 2030, con particolare attenzione agli indici e indicatori previsti (EEXI, CII) e alla documentazione da approntare (SEEMP).

Successivamente, sono stati illustrati i requisiti proposti dall'Unione Europea a seguito della legge europea sul clima, adottata nel giugno 2020, per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra (GHG) entro il 2030 di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 e per il raggiungimento della neutralità climatica nella UE, ovvero una riduzione del 90% delle emissioni di GHG del settore dei trasporti, entro il 2050.

Cavo Dragone al vertice

giorni scorsi tema delle prossime nomine ai vertici militari italiani, ipotizzando che alla guida dello Stato Maggiore della Difesa possa venir chiamato entro i primi di novembre l'attuale capo della Marina, l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone.

Ci sarebbero resistenze, spiega il giornale, perché Cavo Dragone è ai limiti di età.

"Ma la spinta a portare di nuovo la Marina alla guida dello Stato

-- ALL'INTERNO --	
Torna la Settimana Velica nelle acque di Livorno.	a pag. 2
Ottava edizione del GIS sui trasporti eccezionali.	a pag. 2
Insiediato il nuovo consiglio CdC.	a pag. 2
Rottamate le gru della 75.	a pag. 3
ANITA sollecita la UE sull'asse del Brennero.	a pag. 3
Ecco il cambio al vertice.	a pag. 3
Trasporto globale e pandemia: l'appello alle Nazioni Unite.	a pag. 4
Open day su Facebook sul sostegno alle imprese.	a pag. 4
Le tante idee di "Blu Livorno".	a pag. 4
Eolico Offshore nuovi ordini a Vard.	a pag. 5
Sostenibilità dei porti turistici.	a pag. 5
Dal "Barcolana Sea Summit" la sostenibilità sull'acqua.	a pag. 5
Traghetti locali a GNL: il primato di Caronte & Tourist.	a pag. 6
Idrovolanti: rivitalizzare il circuito storico degli idroscali.	a pag. 6
Anche a "Navi Mute" il premio Marincovich.	a pag. 6
All'asta la Winglet di "Luna Rossa".	a pag. 7
Barche, chi affonda e chi no.	a pag. 7
Patenti nautiche finalmente si cambia.	a pag. 7
L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Corte di Giustizia e lavoro marittimo, il punto.	a pag. 8
Pesce allevato, sarà il solo futuro?	a pag. 9
Rimetteremo i pantaloni ai tavolini?	a pag. 9

Maggiore Difesa è stata molto forte. Fin dai massimi livelli politico-istituzionali. I più informati lo avevano scoperto circa sei mesi fa. Il rispetto del criterio dell'alternanza e la necessità di mettere al vertice di Smd il capo di una forza armata strategica per l'industria nazionale della Difesa, da Leonardo a Fincantieri, hanno fatto il resto. Così in queste settimane si è rafforzata l'ipotesi di nominare a Smd proprio Cavo Dragone. Un «quattro stelle» riconosciuto. L'ipotesi, da teori-

ca, si è fatta concreta. La norma necessaria, tuttavia, è spuntata all'ultimo. Lo sblocco di questa scelta sta nell'articolo 2 «Disposizioni urgenti in materia di difesa» del decreto legge «Disposizioni in materia di acquisizione dei dati di traffico telefonico e telematico per fini di indagine penale» licenziato in Cdm mercoledì scorso. Tutto risolto? Ci farebbe piacere perché Cavo Dragone, già carismatico comandante anche dell'Accademia Navale, è l'uomo adatto al ruolo.



L'ANGOLO (del) MARITTIMISTA

Il nostro collaboratore e avvocato Luca Brandimarte, advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante la Corte di Giustizia e il lavoro marittimo.

Corte di Giustizia e lavoro marittimo, il punto



Luca Brandimarte

ROMA - Torniamo in argomento sul tema del lavoro marittimo che, nel corso degli ultimi anni, anche e non solo a causa della pandemia, è tornato al centro di numerosi dibattiti giurisprudenziali in ambito europeo.

Analizziamo dunque due pronunce della Corte di Giustizia dell'Unione europea ("CGUE"). La prima fornisce un chiarimento in ambito previdenziale per i lavoratori marittimi e la seconda, seppur in riferimento ad un comparto del trasporto diverso rispetto a quello marittimo, precisa quando uno sciopero aziendale può essere considerato quale causa di "forza maggiore".

Quanto al primo caso, la CGUE ha fornito chiarimenti sulla normativa previdenziale applicabile nel caso di un lavoratore marittimo residente in un paese dell'UE - imbarcato su una nave battente bandiera extra-europea - ed arruolato da un armatore residente in un altro Stato membro.

Come noto, in ambito marittimo, il rapporto di lavoro è da sempre stato connotato da elementi di forte internazionalità con frequenti connessioni tra sistemi giuridici differenti. Talvolta, infatti, marittimi residenti in un determinato Stato vengono arruolati da compagnie di navigazione residenti in un altro paese per poi essere imbarcati su unità battenti bandiera di un paese terzo. Ed è in questo contesto che, oltre alla Convenzione MLC 2006, assume rilievo il Regolamento (CE) 2004/883 ("Regolamento") in materia di coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale, che coordina i regimi nazionali e stabilisce principi comuni da applicare nel caso concreto, al fine di assicurare un'adeguata tutela sociale ai soggetti rientranti nell'ambito di applicazione dello stesso.

Il Regolamento, quindi, fornisce una specifica disciplina per i lavoratori marittimi precisando che l'attività lavorativa subordinata del marittimo a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro - che è retribuita da un'impresa con sede o da una persona domiciliata in un altro Stato dell'Unione / SEE - è soggetta, se vi risiede, alla legislazione di quest'ultimo Stato (Cfr. Art. 11, comma 4 del Regolamento).

La Corte, tuttavia, andando di fatto oltre rispetto a quanto previsto dal Regolamento ed interpretando in senso estensivo il criterio di collegamento di cui all'Art. 11, comma 3, lett. e) dello stesso, ha sostanzialmente chiarito che, nel caso di specie, il luogo di residenza del lavoratore marittimo in uno Stato membro e il fatto che questo sia stato arruolato in un altro paese dell'Unione, pur avendo prestato la propria attività subordinata in un paese terzo non europeo, devono essere considerati motivo sufficiente per attrarre il rapporto di lavoro nell'ambito di applicazione del Regolamento (comportando, nello specifico, l'applicazione del diritto previdenziale del paese di residenza del marittimo in questione). Il tutto, sul presupposto che - come ben evidenziato dalla Corte - il fatto che l'attività lavorativa sia stata svolta su nave non europea non può essere considerato di per sé sufficiente ad escludere l'applicabilità del Regolamento se il rapporto di lavoro in questione presenta un "sufficiente" criterio di collegamento con il territorio dell'Unione.

Sul secondo caso, invece, la CGUE - in linea con quanto previsto dalla normativa nazionale vigente di settore (i.e. artt. 482 e 1012 Cod. nav. etc.), nonché in linea con la giurisprudenza nazionale "nostrana" - ha chiarito che, seppur in un ambito diverso da quello marittimo, lo sciopero è identificabile come causa di "forza maggiore" che esime, quindi, la parte inadempiente da eventuale responsabilità contrattuale, solo se non è conseguenza di un contrasto sindacale interno.

In caso di sciopero, infatti, l'orientamento prevalente è che il tribunale adito debba effettuare una valutazione "case by case" indagando sia sul comportamento concretamente tenuto dalle parti sia sulle ragioni dell'iniziativa. Si pensi, ad esempio, che uno sciopero in ambito portuale se, da un lato, è di natura politica - (i.e. viene indetto a seguito di riforme normative) e quindi è sconnesso dalla realtà aziendale - può essere invocato dal datore di lavoro come causa di "forza maggiore" mentre, dall'altro lato, se si tratta di una misura di "pressione" che si colloca nell'ambito della normale vita aziendale (i.e. in sede di contrattazione collettiva) è prevedibile e pertanto non ricada nell'ambito della cd. "force majeure".

Questo orientamento è stato quindi fatto proprio anche dalla CGUE che, in un caso di sciopero indetto dalla forza lavoro in tema di rivendicazioni di natura salariale, ha chiarito come questo non possa essere configurato come causa di "forza maggiore" e che quindi non possa esentare il datore di lavoro da responsabilità verso terzi derivante dall'eventuale mancato ritardo o inadempimento.

Insomma, le due sentenze della CGUE, ancora una volta, ci fanno capire la complessità di un settore quale è quello marittimo-portuale, anche e soprattutto per quanto riguarda le tematiche del lavoro, fomentando tuttavia, da un lato, utili chiarimenti interpretativi in ambito previdenziale per i marittimi e, dall'altro lato, offrendo comunque utili spunti per la risoluzione di controversie anche in altri comparti del mondo dei trasporti.

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

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

E' 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



Lc3trasporti.com

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

Pesce allevato, sarà il solo futuro?



Nella foto: I dirigenti della cooperativa ittica di Capraia, all'avanguardia per l'allevamento in acque libere.

Alla fine di settembre c'è stato un importante convegno di Legambiente sulle filiere della pesca. Ne abbiamo riferito sommariamente, ma a quanto pare suscitando anche alcune curiosità. Come quella della lettrice Michela Rossi di Firenze che ci scrive:

I giornali, compreso il vostro, hanno riferito dei dibattiti che si stanno moltiplicando sull'allevamento dei pesci ai fini alimentari. Con tanto di ipotesi, a mio dire catastrofiche, sull'esaurimento a breve del pesce pescato. Mi chiedo: è vero che negli allevamenti ittici si danno ai pesci dosi massicce di antibiotici? È vero che anche l'acqua di mare delle vasche d'allevamento è medicata? E perché i ristoranti sono obbligati per legge a scrivere se il pesce servito è di allevamento o "selvaggio"? Solo perché il gusto può essere diverso?

*

Mammamia, che argomento ci tocca affrontare! Proviamo a semplificare al massimo: la pesca intensiva ha creato davvero problemi ad alcune specie ittiche, che si sarebbero avvicinate al punto di estinzione. Nel Mediterraneo sarebbero a rischio il tonno rosso e anche le sardine (benché su quest'ultimo punto ci siano divergenze di opinioni). Sono state perciò varate leggi che vietano la pesca per certi periodi, specie riproduttivi: divieti sui quali non tutti sono d'accordo.

L'allevamento ittico: non l'abbiamo inventato oggi, lo facevano i greci, i romani, i cartaginesi, ma anche i cinesi e i giapponesi in tempi addirittura pre-storici. Oggi gli allevamenti sono controllati dalle autorità sanitarie ed hanno tanto di "bollino" di sicurezza. Gli antibiotici? Forse sì: come del resto al pollame e agli allevamenti intensivi a terra. Poi ci sono allevamenti e allevamenti: quelli in masconi i cemento con ricambio continuo d'acqua grazie alle pompe, ma anche quelli in gabbie subacquee in mare libero, specie dove c'è corrente e il pesce nella vasca è costretto a nuotare, quindi sviluppa carne più compatta. Qualità e sapore: questione di gusti, è indubbio che qualche differenza i palati fini possono sentirla. Ma c'è differenza anche tra il pesce "selvaggio" dell'Adriatico e quello del Tirreno, per non parlare di quello dell'Atlantico o che arriva surgelato dalle Filippine o dal Madagascar.

Alla prova

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

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

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

A.F.

Rimetteremo i pantaloni ai tavolini?



Nella foto: La statua di Tirrenia.

A quanto pare anche tra i nostri lettori il tema che impazza in questi giorni su Tv e giornali, quello delle statue femminili con evidenza di forme, è seguito con un certo divertimento. Come ci scrive sul web Paolo Sorrentino da Tirrenia (Pisa):

Mi prendo volentieri qualche minuto di pausa dal lavoro - ho davanti a me sulla scrivania dell'ufficio l'ultimo "Gazzetta Marittima" - per dire la mia sulla sagomata di cretinerie che ho sentito e letto in merito alla statua della spigolatrice, inaugurata a Sapri. Alcune signore si sono scandalizzate perché la statua evidenzia un bel sedere femminile: altri hanno parlato di sessismo, di strumentalizzazione della donna, e via cantando. Avete ragione voi a scrivere che si rischia di tornare ai pantaloni alle gambe dei tavolini, come voleva la regina Vittoria d'Inghilterra per stornare... pensieri peccaminosi. Di belle statue al femminile, nude e non per questo discutibili o discusse, siamo pieni dai tempi antichi. Toh, vi mando la statua che troneggia qui a Tirrenia all'ingresso dei bagni Venere: c'è da sempre, è bella, giunonica e nessuno c'ha mai avuto da ridire. Ma in che mondo stiamo finendo?

*

Caro amico, grazie delle foto. Non ci sembra sia necessario aggiungere altro al suo commento, anche perché ci sentiamo un pò fuori tema dovendo dedicare il nostro spazio ai porti e alla logistica. Ma alla fin dei conti, davanti a tante sciocchezze ci sentiamo anche noi come Cecco Angiolieri: "S'io fossi Cecco, come sono e fui, torrei le donne giovani e leggiadre..." A suo modo, un inno alla bellezza femminile.

Il viaggio verso un futuro più sostenibile parte da qui.

Edison è impegnata nella costruzione di un futuro di energia sostenibile. Il deposito costiero di Ravenna è il punto di partenza per la creazione in Italia della prima catena logistica integrata di GNL, una risorsa alternativa che contribuisce a ridurre le emissioni di gas serra nell'atmosfera e che svolge un ruolo essenziale nella transizione ecologica del Paese.

DIVENTIAMO L'ENERGIA CHE CAMBIA TUTTO.

#energiachecambiatutto
edison.it



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Darsena Europa

all'annuncio che "adesso la Darsena Europa c'è", la grande opera "è partita", il Governo la benedice. Tutto vero, compresa la legittima soddisfazione che va sia a Luciano Guerrieri e ai suoi collaboratori nell'AdSP, sia ai suoi predecessori che sul sogno della Darsena si sono sbattezzati. Se ne parla, ricordiamolo, dal 2006.

Dove ancora sussistono alcuni dubbi, che siamo però convinti saranno chiariti nel proseguo, è sulla parte economica. Simone Gagliani, responsabile per questo non indifferente dettaglio, ha ricordato che per le opere foranee e dragaggi (i due interventi che stanno partendo) sono disponibili i circa 450 milioni finanziati da Regione (200) Stato (altri 200 + 50 attraverso il Cipe) e AdSP (altri 90 di accantonamenti). In teoria dunque i soldi ci sono perché questa prima fase costerebbe intorno ai 450 milioni: solo che alcune di queste cifre sono promesse ma non ancora "di caccia". Arriveranno presto? Si spera.

Altra dubbio: ma se si dovessero spendere 450 milioni o addirittura di più per questa prima fase, quanto rimarrebbe per la seconda e più importante fase, cioè realizzare la darsena vera e propria con il terminal container? L'ipotesi di progetto parla di 800 milioni chiavi in mano: se tutti i 450 milioni pubblici finissero nelle opere foranee, per la gara del terminal rimarrebbero solo spiccioli di contributo pubblico. Domanda: persino un grande gruppo terminalista potrebbe avere qualche difficoltà ad assumersi oltre 300 milioni di investimento. Oppure no?

Sia chiaro: queste possibili perplessità non sono farina del nostro

sacco: vengono da chi segue per interesse professionale l'evento. Si sussurra che per la gara appena partita (opere foranee e dragaggi, con relativa bonifica dai residui bellici) si siano già costituiti almeno due consorzi di grandi imprese con specifiche professionalità; e che un terzo si stia creando. Almeno uno, se non tutti e tre, comprenderebbero anche uno o più seri gruppi locali dalle spalle forti. Per la seconda gara, quella che dovrà venire sul terminal vero e proprio, la gamma dei possibili interessati è ancora più ristretta, ma punta su giganti che operano sia nel campo dello shipping che del terminalismo. Se ne parlerà quando sarà il momento. Non è un mistero che si punti molto sul gigante MSC.

Tra i nodi che rimangono, c'è quello relativo all'ormai famigerato "ultimo miglio" al Calambrone. Nella conferenza stampa di annuncio della prima gara, abbiamo riproposto il problema: consapevoli di creare imbarazzo per la bella festa, ma anche per senso del dovere nel richiamare alla realtà anche la Regione, presente con il suo presidente Giani, che sul tema sembra aver dimenticato gli impegni assunti dal predecessore Rossi quando furono realizzate le due dighe esterne alla foce dello Scolmatore. L'imbarazzo c'è stato, anche se Guerrieri ha correttamente sottoscritto la preoccupazione per i tempi lunghi della soluzione Calambrone, ed ha insieme assicurato che l'AdSP ci sta lavorando. Siamo però ancora fermi al progetto di larghissima massima (e largamente contestato) di un ponte levatoio sulla foce dei Navicelli per la viabilità verso Tirrenia, conditio sine qua non per poter tombare la sfociatoia degli stessi Navicelli e dello Scolmatore in Darsena Toscana. Ci chiediamo: non rischiamo davvero di creare una bellissima opera al mare strangolata poi nei suoi altrettanto importanti e



NOLEGGIO E VENDITA CELLE FRIGO

Idea Freddo
www.ideafreddo.it



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

NOLEGGIO E VENDITA CONTAINER DRY E SPECIALI

StockSolution
www.stocksolution.it



NOLEGGIO E VENDITA BOX PREFABRICATI

QuickBox
www.quickbox.info



+39 0586 20111

info@sogeseitalia.it

www.sogeseitalia.it

LIVORNO Interporto Toscano "Amerigo Vespucci" Via delle Colline 100 - Collesalveti (LI)

determinati accessi da terra? Non replicheremo la vergognosa realtà di un porto di Piombino con banchine a 20 metri di profondità (uniche in Italia o quasi) e poi un viottolo o quasi, perennemente intasato specie d'estate, per arrivarci?

L'opera del bando

(con possibilità di approfondimento a - 21 m s.l.m.m.).
Importo a base di gara intervento

di I fase: euro 393.275.678,38
Importo complessivo Quadro Economico I fase: Euro 450.000.000,00
Fonti di finanziamento:
 - 200 milioni di euro assegnati dal MIMS con decreto ministeriale n. 353/2020.
 - 200 milioni di euro assegnati dalla Regione Toscana
 - 50 milioni di euro di cui alla delibera CIPE 5/2016
 - 90 milioni di euro risorse proprie dell'AdSP
Cronoprogramma:
 - 90 giorni per la progettazione

esecutiva;
 - 270 giorni per la bonifica bellica delle opere a mare;
 - 1700 giorni per l'esecuzione dei lavori e dei dragaggi.

L'ENI molla? Allora soldi

salta fuori (il Tirreno di venerdì scorso) che l'ENI intenderebbe chiudere la produzione di raffinazione di idrocarburi, mantenendo al massimo quella degli olii

lubrificanti. Domanda di tutti, a cominciare dal vescovo Giusti: non è che si avvia una specie di politica del carciofo, un pezzetto alla volta per diventare un bell'hub logistico, come aveva ventilato anche Enel per la sua centrale? Domanda nostra, che magari siamo visionari e pessimisti: non è che se ENI non tratta più benzine e derivati, il microtunnel che sta costando all'AdSP quasi 8 milioni di euro diventerebbe presto un'opera inutile? Per favore, qualcuno chiarisca quello che c'è da chiarire. Qui non ci si capisce più niente.



GENOVA (Sede Centrale)
 Agenzia Marittima Le Navi S.p.a.
 Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
 Tel. +39 010 64721 - Fax +39 010 6472409
 e-mail: lenavi_itgoa@msclenavi.it



DESTINAZIONI	NAVI	VOY	IMBARCO	DATA
AUSTRALIA - TASMANIA - NUOVA ZELANDA - ISOLE OCEANO INDIANO MEDITERRANEO LEVANTE (TURKEY SERVICE) - GRECIA - EGITTO - BLACK SEA - TURCHIA - LIBANO - SIRIA - ISRAELE - LIBIA	APL PHOENIX	0NNBBE	LA SPEZIA	14 ottobre 2021
	MSC SINDY	MA140A	LA SPEZIA	21 ottobre 2021
	APL DETROIT	0NNBFE	LA SPEZIA	28 ottobre 2021
EAST MED + ME + FE + INDIA + PAKISTAN + RED SEA + EAST AFRICA	MSC JEMIMA	AC141A	GENOVA	14 ottobre 2021
	MSC GIOVANNA	AC143A	GENOVA	22 ottobre 2021
USA NORD ATLANTICO	MSC JUDITH	ME140W	LEGHORN	13 ottobre 2021
	MSC AGADIR	ME141W	LEGHORN	20 ottobre 2021
SUD AMERICA ATL. - CANARIE - NORD AFRICA (VIA BARCELLONA) SUD AFRICA E MOZAMBICO	MSC ALBANY	MM140A	GENOVA	13 ottobre 2021
	MSC ATHOS	MM141A	GENOVA	20 ottobre 2021
	MSC ALBANY	MM140A	LEGHORN	12 ottobre 2021
	MSC ATHOS	MM141A	LEGHORN	19 ottobre 2021
WEST AFRICA - CANARIE - USA EAST COST	MSC MADHU B	MC140A	LA SPEZIA	13 ottobre 2021
	MSC BIANCA	MC141A	LA SPEZIA	21 ottobre 2021
LINEA DIRETTA ALGERI - BEJAIA, ORANO, SKIKDA, ANNABA E TUNISI VIA BARCELLONA	TOKATA	YA141A	LA SPEZIA	14 ottobre 2021
	JSP BORA	YA142A	LA SPEZIA	21 ottobre 2021
WEST AFRICA + CANARIE	MSC MARTA	MW140A	GENOVA	12 ottobre 2021
	MSC ROSARIA	MW141A	GENOVA	19 ottobre 2021
	MSC ROSARIA	MW141A	LEGHORN	17 ottobre 2021
	MSC NURIA	MW142A	LEGHORN	24 ottobre 2021
CANADA	MSC ROCHELLE	CX140A	LEGHORN	11 ottobre 2021
	MSC MANYA	CX141A	LEGHORN	20 ottobre 2021
	MSC ROCHELLE	CX140A	GENOVA	12 ottobre 2021
	MSC MANYA	CX141A	GENOVA	19 ottobre 2021
NORD EUROPA	MSC MAUREEN	NL139R	LA SPEZIA	17 ottobre 2021
	MSC YOKOHAMA	NL140R	LA SPEZIA	23 ottobre 2021
	MSC VANCOUVER	NL142R	LA SPEZIA	29 ottobre 2021
MAROCCO	MSC RIONA	YM141A	LA SPEZIA	16 ottobre 2021
	MSC JENNY	YM142A	LA SPEZIA	23 ottobre 2021