

INTERVISTA AL NUOVO CAPO DELLA CORPORAZIONE DI LIVORNO MARINO BIANCOTTI

DALLA RELAZIONE D'AGOSTINO CON I DATI DEL 2022

Piloti e pilotaggio in un porto ad alta complessità

Dalle prime esperienze allo sviluppo dei traffici e alla crescita delle navi - La (troppo) lunga attesa di lavori de-terminanti come i dragaggi e l'allargamento del canale del Marzocco - L'auspicio di una maggiore unione interna



Marino Biancotti

LIVORNO - Il nuovo coman-
dante del Corpo dei Piloti di Livor-
no, capitano di lungo corso Marino
Biancotti, è stato in questi giorni
intervistato sul sito di Fedepiloti
dal collega Fabrizio Castellani.
Riprendiamo volentieri il corpo
dell'intervista, in cui si mettono a
fuoco alcuni dei più urgenti proble-
mi dello scalo, ma anche in campo
nazionale della sua professione.

*

Figlio d'arte (il papà è stato pure
un pilota), opera come effettivo a
(segue a pagina 8)

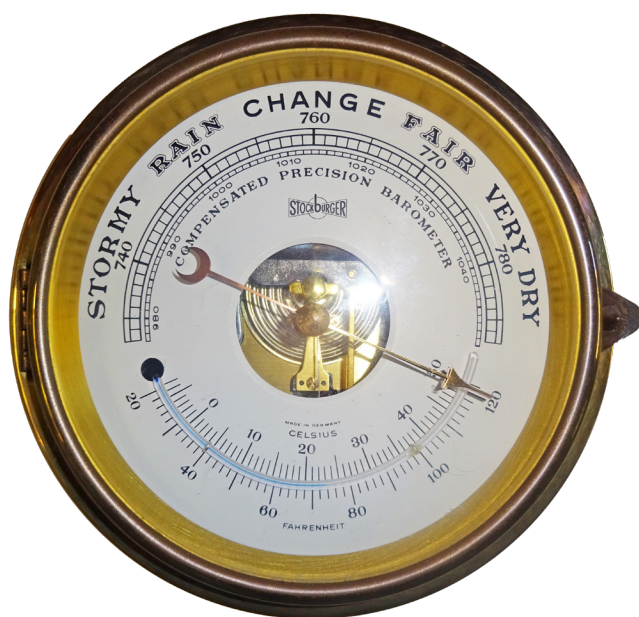
Dragaggi Livorno: dieci mesi per ripensarci!

LIVORNO - *Commen-
tare oggi una vicenda che
ha dell'incredibile sarebbe
come sparare sulla Croce-
rossa: o peggio ancora. Il
fatto: dopo oltre dieci mesi
dallo stop imposto dalla Re-
gione Toscana ai dragaggi
del porto, su elucubrazione
dell'ufficio regionale sulle
normative, e dopo una furi-
bonda e alla fine rassegnata
serie di vertici con il coinv-
olgimento di tutte le istitu-
zioni e le rappresentanze operati-
ve - l'intervista qui a fianco
del capipilota del porto lo
evidenzia - la Regione ha
finalmente fatto marcia in-
dietro: si può dragare.*

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

DAL FINANCIAL TIME SULL'ITALIA

L'economia che tira



LONDRA - Per chi ha ormai fatto
l'abitudine ai toni catastrofisti sulla
povera Italia, le ultime analisi dei
guru finanziari sembrano portarci in
un altro mondo: lo stesso Financial
(A.F.)
(segue in ultima pagina)

Confitarma: il cahiers de doléances

ROMA - Il presidente di
Confitarma e della Federazione
del Mare Mario Mattioli, è
stato audito dal Comitato in-
terministeriale per le politiche
del mare (CIPOM) istituito
nel novembre 2022 presso la
Presidenza del Consiglio dei
Ministri "al fine di assicurare,
ferme restando le competenze
delle singole Amministrazioni,
il coordinamento e la defini-
zione degli indirizzi strategici
delle politiche del mare".

Alla presenza del ministro
del Mare Nello Musumeci, il
presidente Mattioli ha ribadito
come da tempo Confitarma e
il cluster marittimo rappre-
sentato dalla Federazione del
Mare chiedano una governance
unica con capacità di coordina-
mento delle numerose compe-
(segue in ultima pagina)



Zeno d'Agostino

TRIESTE - Ecco un porto sempre
più al centro di un sistema che cresce
non solo in termini di traffico e valori
economici, ma anche quanto alla
struttura societaria e organizzativa
con annessi posti di lavoro.

"La nostra visione - ha sottoli-
neato in questi giorni il presidente
dell'AdSP Zeno D'Agostino -
muove dal ruolo da protagonista
assunto dall'ente pubblico, che
definisce ed esegue una strategia
di sviluppo economico del sistema
sia internamente al porto che est-
ernamente. La scelta di protagonismo
(segue in ultima pagina)

DOPO LA LETTERA DI CONFETRA ALLA PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Contributo ART, primo stop

ROMA - "Il primo segnale da
parte del Governo è certamente
forte e autorevole e consiste nella
sospensione della tassa per l'Au-
torità di Regolazione dei Trasporti per
l'anno 2023 insieme alla spendibi-
lità, a breve, dei 300 milioni di euro,
assegnati alla categoria, mediante
la formula del credito d'imposta".

Questo il commento del presi-
dente Nazionale di Trasportounito,
Franco Pensiero, dopo il risultato
della campagna di Confetra e
(segue in ultima pagina)



Carlo De Ruvo

CON UNA "TOCCATA E FUGA" DELLA DIRIGENTE DESIGNATA

Dogana Livorno, valzer ai vertici

LIVORNO - È vero, la coperta
è spesso troppo corta: e negli enti
pubblici più operativi, quelli dove
il lavoro è più che quotidiano, la
carenza di organici diventa spesso
drammatica. L'esempio all'eccesso
è di questi giorni negli uffici della
Dogana di Livorno: mancano
non solo gli addetti al lavoro al
"bancone" - se così ancora si può
chiamare - ma addirittura i vertici.
Nei giorni scorsi abbiamo assi-

(A.F.)
(segue a pagina 8)



Nella foto: Il palazzo della Dogana di Livorno all'ingresso del Porto Mediceo.

NORD TIRRENO, L'ADSP VARA IL CONSUNTIVO

Più lavori e security



Nella foto: Simone Gagliani e il presidente Luciano Guerrieri.

LIVORNO - Continuità negli investimenti e stabilità economica: l'Au-
torità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale chiude il 2022
(segue a pagina 8)

CON L'ESERCIZIO DELL'OPZIONE PREVISTA DAL NOLEGGIO

d'Amico acquista High Trust

LUSSEMBURGO - d'Amico
International Shipping S.A., società
leader a livello internazionale nel
trasporto marittimo, specializzata
nel mercato delle navi cisterna,
rende noto che la propria controllata
operativa d'Amico Tankers D.A.C.
(Irlanda) ("d'Amico Tankers"), ha
esercitato la sua opzione di acquisto
prevista dal contratto di noleggio a
scafo nudo relativo alla MT High
Trust - una 'MR' di portata lorda
pari a 49.990 tonnellate, costruita
a gennaio 2016 da Hyundai-Mipo,
Corea del Sud, presso i loro can-
tieri di Vinashin in Vietnam - per
un importo pari a circa US\$ 22,2
milioni. È previsto che d'Amico
Tankers acquisisca la piena pro-
prietà della nave verso la metà di
luglio 2023 ed il prezzo di acquisto
finale potrebbe leggermente variare
in funzione della data di effettiva
(segue a pagina 8)

RAPPRESENTIAMO UOMINI
DI MARE E SUL MARE
SULLE ROTTE DI UN GRANDE PAESE,
IL NOSTRO: L'ITALIA

ASSARMATORI

WWW.ASSARMATORI.EU

Per evitare un mare di guai...

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

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



ASSIMAR SRL
http://www.assimar.com

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



CORA
TRASPORTI

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 Bolano 20
19037 Santo Stefano di Magra (SP)
e-mail: contatti.spezia@coratrasporti.com
Tel. 0187 997402 - Fax 0187 997797

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

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI S.r.l.																		
LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Tel. 0586 248111 - Telefax 0586 248200 - e-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it																		
MEDITERRANEAN					SHIPPING COMPANY			GINEVRA										
SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO																		
PER					NAVE		VOY DA											
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																		
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Charleston, Savannah (e prosezuzioni interne). Bermuda, Hamilton via NY + Norfolk con cadenza quindicinale. Accettazione Reefer in "Cold Treatment"					1													
						LI		SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
						MSC CANDICE		ME320W	24-5	18-5	21-5	20-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
						MSC AGADIR		ME321W	31-5	25-5	28-5	27-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
						TOCONAO		322W	7-6	1-6	4-6	3-6	5	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																		
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - via Sines da Gioia Tauro Long Beach, Oakland, Seattle via Sines da Napoli					2			SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS			
						MSC BRIANNA		CX320A		17-5	19-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
						MSC JAPAN		CX321A		24-5	26-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
						MSC TAMARA		CX322A		31-5	2-6	5	19	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																		
TURKEY / GREECE TO USA - - Diretto su Boston e Philadelphia					2 BIS			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
						MSC KATYA R.		MX319A		21-5								
						MSC LEIGH		MX321A		28-5								
						MSC FABIENCE		MX321A		4-6								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																		
USA/INDUS - fm Gioia Tauro DIRECT service to NY / Savannah and Norfolk					3			LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS	
						T.B.N.		YY319R		15-5								
						T.B.N.		YY320R		22-5								
						T.B.N.		YY321R		29-5								
E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it																		
USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville. Servizio via Altamira per Mobile. - ISOLE CARAIBICHE - (Servizio via Freeport): St.Kitts:Basseterre, Nevis:Charlestown, Montserrat:Plymouth, Rep. Dominica: Rio Haina, Bahamas:Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"					4			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
						MAERSK SERANGOON		320W		22-5	16-5	19-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
						MAERSK PUELO		321W		29-5	23-5	26-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
						MSC NEW HAVEN		MF322W		5-6	30-5	2-6		5	19	19	19	19
						MAERSK SENANG		323W		12-6	6-6	9-6						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																		
MESSICO - Servizio diretto - Veracruz, Altamira (e prosezuzioni interne); Puerto Morelos (via P.Everglades). CANADA : da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosezuzioni interne). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"					4			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
						MSC NITYA B via Sines		MC319A		17-5	8-5		12-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
												Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
												19	19	19	19	19		
						MSC SIYA B		MC320A		24-5	15-5		17-5					
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																		
CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosezuzioni interne). - MESSICO WEST COAST : Manzanillo, Mazatlan (via Balboa). Accettazione Reefer in "Cold Treatment"					5	MSC ALANYA via Sines		MC321A	31-5	21-5		24-5						
						MSC BRUNELLA		MC322A	7-6	28-5		31-5						
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																		
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe. Irlanda. Francia. Belgio. Olanda. Danimarca. Norvegia. Svezia. Finlandia. Russia. Polonia. Lituania. Lettonia. Estonia. Spagna: Bilbao,Vigo (e prosezuzioni interne).					6			LI	SP	GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
						MSC FAIRFILED		NL319R		26-5		25-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
						MSC YOKOHAMA		NL320R		2-6		1-6		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
						MSC ARCHIMIDIS		NL321R		9-6		8-6		19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it																		
CANADA - Montreal -SERVIZIO DIRETTO (e prosezuzioni interne) + Norfolk via Sines (BKG01!!)					7			NA	LI	GE								
						MSC NURIA		CI321A		23-5	24-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
						MSC ROSSELLA		CI322A		30-5	31-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
						MSC ALYSSA		CI323A		6-6	7-6		19	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																		
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.					8			LI	GE	SP		CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
						MSC FREEPORT		IM318R	8-5	9-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
						MSC PRATITI		IM319R	15-5	16-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
						MSC SHANELLE V		IM320R	22-5	23-5		5	19	19	19	19		
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																		
MAR ROSSO - Jeddah. EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT), Karachi Old Port (SAPT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.					8 BIS	MSC ARIENE FD 319 E				11-5								
						BREMEN ED 320 E				18-5								
						T.B.N.				25-5								
						T.B.N.				1-6								
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																		
MAR ROSSO - Jeddah, King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Sokhna, Aden, Mukalla (e prosezuzioni interne). EAST AFRICA - Mombasa, Dar es Salaam (e prosezuzioni interne), Tanga, Zanzibar, Mogadiscio, Berbera, Kismayu. INDIA - Nhava Sheva, Mundra (e prosezuzioni interne), Ennore (e prosezuzioni interne), Hazira,Cochin, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam. PAKISTAN - Karachi Port Qasim, Karachi Old Port (KICT). BANGLADESH - Chittagong. SRI LANKA - Colombo. MALDIVE - Malè.					8 BIS			GIT	NA	CIVIT.	VE	RA	AN	TS				
						MSC MADISON II		YY319R		17-5	15-5	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
						MSC MADISON II		YY320R		24-5	22-5	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
						MSC MADISON II		YY320R		31-5	29-5		5	19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																		
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde. URUGUAY - Montevideo. PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi, Asuncion, Terport, Caacupemi Pilar. ARGENTINA - Buenos Aires (e prosezuzioni interne), Rosario, Zarate, Las Palmas.					9			LI	GIT	GE	NA	PA	VE	RA	AN	TS		
						BREMEN		ME319W				14-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi	
						MSC LETIZIA		ME320W				21-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.	
						MSC AGADIR		ME321W				28-5		19	19	19	19	
E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it																		
SUD AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosezuzioni interne). WEST AFRICA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomé, Douala, Lagos Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau. ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe. MAURITANIA - Nouackchott, Nouadibou. CAPO VERDE - Praia, Mindelo. POD Douala + Luanda POL Livorno vedi servizio 1.					10			CIVIT.	SP	GIT	NA	PA	VE	RA	AN	TS		
						MSC SIYA B		MC320A	17-5	19-5	14-5		Vedi	Vedi	Vedi	Vedi		
						MSC ALANYA		MC321A	24-5	26-5	21-5		Serv.	Serv.	Serv.	Serv.		
						MSC BRUNELLA		MC322A	31-5	2-6	28-5			19	19	19	19	

CONSEGNATE IN UNA CERIMONIA A VILLA SAN GIOVANNI

Le borse di studio Caronte & Tourist



Nella foto: Un momento della cerimonia.

MESSINA – Sono state consegnate a Villa San Giovanni le borse di studio che Caronte & Tourist ormai da 12 anni destina ai più brillanti e promettenti neodiplomati degli istituti superiori, tecnici e nautici sulle due sponde dello Stretto.

La cerimonia di consegna si è svolta presso i locali dell'Istituto Alberghiero Turistico di Villa San Giovanni. Presenti per il Gruppo Caronte & Tourist l'ad Lorenzo Maticena, l'ad di C&T IM Vincenzo Franza oltre i dirigenti scolastici Enza Loiero (I.P.Alb.Tur.) e Mariastella Spezzano (Nostro-Repaci) e la professoressa Donatella Ramondino (E. Fermi).

Presenti anche il sindaco di Villa San Giovanni, Giusy Caminiti e il rappresentante del sindaco della Città Metropolitana di Reggio, Giovanni Latera.

“Le borse di studio che oggi assegniamo - ha detto Lorenzo Maticena, ad del Gruppo Caronte & Tourist - sono un riconoscimento per la serietà, l'impegno e la de-

terminazione con le quali questi ragazzi hanno completato il ciclo di studi, ma sono soprattutto uno stimolo e una esortazione a fare sempre meglio, a non mollare mai”.

Perché - come ha aggiunto Vincenzo Franza, ad di Caronte & Tourist IM - “una società che voglia definirsi civile deve riconoscere il merito, premiare le eccellenze. Siamo tutti quanti bombardati da messaggi e modelli diversi, ne siamo consapevoli. Tuttavia l'impegno, la formazione e le competenze devono sempre prevalere come elementi fondanti di una architettura sociale che deve essere disegnata insieme da famiglie, scuola, istituzioni, terzo settore e imprese”.

“Oggi - ha detto Enza Loiero, dirigente scolastica dell'Istituto Professionale Alberghiero Turistico - celebriamo la scuola come comunità educante; la cultura che non è archivio di notizie e cognizioni ma capacità di comprendere il mondo e celebriamo i nostri studenti, quei giovani che sono la

ricchezza della società, il capitale umano che ci consente di guardare al futuro pensando che sia sempre possibile fare meglio, fare di più.

“La scuola - ha detto Mariastella Spezzano, dirigente scolastica del Nostro-Repaci - si prende cura di tutti, sia di chi deve recuperare sia delle eccellenze. Gli educatori raccolgono gli studenti, danno loro le ali, insegnano a volare, ma poi i ragazzi devono volare autonomamente. Perché come diceva Nietzsche si ripaga male un maestro se si resta sempre scolari”.

Donatella Ramondino, in rappresentanza della dirigente scolastica dell'I.I.S. Fermi, ha ricordato come una didattica realmente inclusiva debba saper riconoscere e interpretare i segni, non solo nel caso di bisogni educativi speciali ma anche in relazione alle eccellenze.

I dieci vincitori di borsa di studio (€ 1000,00) diplomatisi con un punteggio di eccellenza dopo un excursus scolastico particolarmente brillante sono: Hadfaoui Dounya

e Francesca Gatto (I.S.S. Fermi); Francesco Antonino Presentino, Giulia Briganti e Anthea Ranieri (I.P.ALB.TUR.); Cosimo Cicco, Giuseppe Sciarone, Pasquale Luigi Morabito, Chiara Sofia Marisa e Carmelo Bombelli (Nostro-Repaci).



CON L'APPROVAZIONE DEL RENDICONTO CONSUNTIVO 2022

Ancona, l'attivo e gli sviluppi



Vincenzo Garofalo

ANCONA – Via libera dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale al rendiconto consuntivo 2022 dell'ente, approvato con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti e dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Dal documento emerge - dice l'AdSP - il buon andamento economico che ha ora competenza su sette porti fra Marche e Abruzzo dopo l'ingresso ad agosto del porto di Vasto. L'ente ha visto, nel corso del 2022, incrementare le entrate, legate a canoni demaniali, proventi dalle autorizzazioni per operazioni e servizi portuali, tasse portuali, di ancoraggio, ai proventi per i traffici passeggeri e automezzi, e diminuire le spese complessive pur con un aumento delle stesse per la gestione e la manutenzione

degli scali rispetto all'anno precedente. La contabilità dell'Autorità di Sistema Portuale ha registrato un avanzo di 7,2 milioni di euro nella parte corrente, somma di cui sono anche parte 2,1 milioni come acconto assicurativo per l'incendio ex Tubimar nel porto di Ancona.

Le entrate in conto capitale ammontano a 127,77 milioni, compresa la quota di 101,2 milioni del fondo per le infrastrutture portuali per la realizzazione di un programma di opere nei porti AdSP.

“Una gestione attenta e scrupolosa dell'AdSP ci ha consentito di raggiungere il risultato attestato dal bilancio di rendiconto 2022, nel pieno rispetto dei limiti di spesa annuali che la legge stabilisce - ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo - . Sono soddisfatto del traguardo raggiunto, che ovviamente condidero con tutta la struttura”.

Per Ancona il Comitato, ha approvato la domanda di concessione demaniale marittima da parte di Ferretti Group per l'area produttiva della Zipa, dove l'azienda è già operativa, con una richiesta per 20 anni, a decorrere da inizio 2023, che interessa una superficie complessiva di 39.900 metri quadrati, inclusi oltre 25 mila metri quadrati dello specchio acqueo. La domanda

di prosecuzione della concessione rafforza così il polo della nautica di lusso del porto di Ancona.

Per Pesaro tra gli atti approvati, c'è l'avviso pubblico per l'assegnazione di una concessione relativa ad otto posti ormeggio nello specchio acqueo della nuova Darsena del porto di Pesaro per la stagione estiva 2023, con durata fino al 30 novembre, e per l'estate 2024, con durata dal 1 aprile al 30 novembre 2024, e destinato ai sodalizi e alle associazioni sportive attive nello scalo.

All'esame del Comitato di Gestione, diverse concessioni demaniali che interessano il porto di Ancona, San Benedetto del Tronto, di Pescara e di Ortona.

Il presidente AdSP Vincenzo Garofalo ha, infine, illustrato al Comitato di Gestione la Relazione annuale 2022. L'azione dell'Autorità di Sistema Portuale ha avuto, nel complesso, l'obiettivo di migliorare il ruolo dei porti di Marche e Abruzzo all'interno della Macroregione Adriatico Ionica e il porto di Ancona, in particolare, come uno dei nodi di riferimento delle Autostrade del Mare - ha sottolineato il presidente Garofalo -. Uno scopo su cui continuiamo a lavorare valorizzando le caratteristiche e le potenzialità di ogni scalo AdSP”.

PER I PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Ok al rendiconto 2022

VENEZIA – Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha approvato all'unanimità il Rendiconto Generale per l'esercizio finanziario del 2022.

Hanno partecipato alla riunione dell'organo di indirizzo dell'Ente il presidente dell'Autorità di Sistema dei Porti di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, il segretario generale dell'Authority, Antonella Scardino, l'ammiraglio Piero Pellizzari, direttore Marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di Porto di Venezia, il rappresentante della Città Metropolitana di Venezia, Giuseppe Roberto Chiaia, il rappresentante della Regione del Veneto, Maria Rosaria Anna Campitelli, i rappresentanti del Collegio dei Revisori dei Conti.

Il Rendiconto Generale per l'esercizio 2022 vede un risultato



Fulvio Lino Di Blasio

di amministrazione di oltre 36,5 milioni di euro, un saldo di cassa di oltre 153,6 milioni di euro e un risultato di parte corrente di oltre 25,6 milioni di euro.

Gli investimenti hanno riguardato

opere portuali, escavi e manutenzione dei canali assorbendo complessivamente oltre 198,6 milioni di euro. In questo ammontare sono compresi anche i fondi pubblici acquisiti dall'Autorità nell'ambito del fondo investimenti complementari al PNRR e dal MIT. Detti investimenti consentiranno un significativo ammodernamento del porto con il fine di adeguarlo alle future prospettive di traffico in linea con i documenti di programmazione pluriennale (POT e PTL) della AdSP MAS.

Continua a ridursi l'esposizione finanziaria in mutui dell'Ente passando dai 79,5 milioni di euro del 2020 ai 72,2 milioni di euro del 2022.

Nel corso del Comitato i membri hanno approvato inoltre l'aggiornamento annuale del Piano integrato di attività e organizzazione 2022-2024 e il rilascio di varie concessioni demaniali infraquadriennali.

CON L'OK DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

Più portuali a Ravenna

RAVENNA – A meno di un mese dalla richiesta formulata dall'Autorità Portuale di Ravenna, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'aumento di organico della Cooperativa Portuale di Ravenna, unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, che può ora passare dagli attuali 400 soci a 420 soci (+5%).

Tale variazione di pianta organica era stata ritenuta necessaria poiché in più occasioni la comunità portuale aveva manifestato l'unanime convincimento che tutte le iniziative in corso nel porto di Ravenna (lavori dell'Hub Portuale con graduale aumenti dei pescaggi e rifacimento di tutte le banchine, nuova stazione crociera, realizzazione impianto trattamento fanghi, sviluppo delle aree logistiche ecc.), destinate a consolidare i traffici attuali, portando ricadute positive già nel breve periodo, richiederanno un maggiore impiego dei servizi svolti dalla Cooperativa Portuale.

La caratteristica assolutamente



Daniele Rossi

peculiare dell'organizzazione del lavoro nel porto di Ravenna è rappresentata dal fatto che le operazioni portuali, per loro natura discontinue, sono svolte nell'ambito portuale, strettamente inteso, da parte delle imprese terminaliste concessionarie (ex art. 18) e non concessionarie (autorizzate ex art. 16) mediante il ricorso regolare e costante al fornitore di lavoro temporaneo, il quale è strutturato non in base ai

cosiddetti “picchi” di domanda di lavoro bensì in riferimento al livello medio della domanda di lavoro nel porto, avvalendosi nelle giornate di massima concentrazione di lavoro della facoltà di ricorrere “quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo” sul territorio nazionale (i cosiddetti lavoratori interinali).

“Il porto di Ravenna - ha dichiarato il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Daniele Rossi - ha superato per due anni consecutivi il proprio record di merci movimentate. Questo risultato è il frutto di uno sforzo importante da parte di tutti i lavoratori del porto e, unito alle tante progettualità che si stanno realizzando, ci dice che anche per quanto riguarda la fornitura del lavoro portuale è necessario avere una visione strategica di medio/lungo periodo che preveda di consolidare il ruolo del soggetto fornitore di manodopera per essere comunque pronti ad affrontare, con tempestività, il futuro probabile aumento della domanda di manodopera”.

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



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

L'ITALIA ANCORA TRA LE PEGGIORI D'EUROPA

Polveri sottili, allarme rosso



ROMA – Nonostante le riduzioni degli inquinanti in atmosfera, nel 2021 ben 97 europei su 100 hanno ancora respirato ogni giorno quantità di polveri sottili PM2.5 ben superiori alla soglia di sicurezza fissata dall’Oms. Anche per gli altri inquinanti principali la situazione non è migliore. Per i PM10 l’esposizione eccessiva riguarda il 76% della popolazione, per l’ozono il 94%, per l’NO2 il 90%. Lo riporta lo Europe’s air quality status 2023

appena pubblicato dall’Agenzia ambientale europea (EEA). L’Italia resta fanalino di coda per gli inquinanti in atmosfera. “L’Europa centro-orientale e l’Italia hanno registrato le più alte concentrazioni di particolato, principalmente a causa della combustione di combustibili solidi per il riscaldamento domestico e del loro utilizzo nell’industria”, si legge nel rapporto. I dati provvisori per il 2022

dell’EEA confermano la scarsa qualità dell’aria in pianura padana. La mappa degli inquinanti in atmosfera colora di arancione – concentrazioni di PM10 sopra la soglia UE di 50 µg/m3 – gran parte della pianura, parte delle Marche e del Lazio, tutte su livelli assimilabili a quelli della Polonia o della Bulgaria. Per i PM2.5 la situazione della penisola è peggiore, con vaste zone anche al Centro-Sud su livelli d’allarme per le polveri sottili.

IN UNA TAVOLA ROTONDA IN OCCASIONE DELL’ASSEMBLEA GENERALE

Assocostieri e il fuel di transizione

ROMA – I combustibili di transizione e lo sviluppo della logistica energetica nel settore navale e terrestre: è questo il titolo della tavola rotonda che si svolgerà a Roma il prossimo 20 giugno nel corso dell’assemblea annuale di Assocostieri in occasione dei 40 anni dell’Associazione. La mobilità sostenibile e l’utilizzo sempre maggiore dei combustibili rinnovabili e alternativi – spiega Assocostieri in una nota – implicano un nuovo assetto delle infrastrutture della logistica nell’ottica della transizione energetica, che rappresenta oggi un percorso ancora sfidante e impegnativo, che richiede un grande sforzo di adattamento agli operatori. Per questo, serve valorizzare lo strumento del PNRR come opportunità, nonché,

una delle modalità di utilizzo efficiente delle risorse per il supporto alla Transizione. In tale contesto per l’Associazione sarà importante continuare lo sviluppo dell’uso del GNL in particolare nel trasporto pesante e marittimo e seguire a valorizzare l’uso del GPL, che vanta indubbi pregi ambientali ed una logistica consolidata e capillare. Un ruolo forte sarà poi svolto dallo sviluppo dei combustibili alternativi che saranno supportati e, nel lungo periodo, sostituiti dal biometano (sotto forma di BIO-LNG) e dal metano sintetico (sotto forma di Syn-LNG). Secondo Assocostieri occorre, altresì, evidenziare che è già in corso, la graduale sostituzione di GNL e GPL con le controparti

bio grazie alla conversione degli impianti biogas in impianti biometano e BIO-GNL. In futuro, poi, il ruolo del BIO-GPL e del Syn-LNG diventerà di importanza sempre maggiore e nel trasporto stradale, oltre al crescente ruolo dell’elettrico, dovrà essere sviluppato un percorso verso l’uso di biocarburanti in purezza. “Assocostieri – sottolinea il direttore generale dell’associazione, Dario Soria – ritiene che per la progressiva decarbonizzazione del settore della logistica energetica occorra intervenire sulla riconversione dell’infrastruttura energetica attraverso un piano di investimenti e processi autorizzativi snelli e semplificati che permettano al settore di esprimere il proprio potenziale”.

DALLO STORICO STABILIMENTO KOHLER DI REGGIO EMILIA

Trigenerazione e fotovoltaico super



REGGIO EMILIA – Kohler Engines, azienda del gruppo Kohler Co. specializzata nella produzione di motori da oltre un secolo, e Grastim, JV specializzata in soluzioni

tecnologiche ad alta efficienza, hanno siglato un accordo per un nuovo impianto di autoproduzione ibrido nello storico stabilimento di Reggio Emilia. Il progetto prevede

una centrale di trigenerazione da 2 MW ed un parco fotovoltaico da 860 kW integrati tra loro, nonché la possibilità di essere alimentato anche a idrogeno (hydrogen ready). I due impianti insieme, trigenerazione e fotovoltaico, avranno importanti riflessi ambientali ed economici: secondo l’azienda garantiranno una riduzione di CO2 fino a 1300 t/anno, pari a quasi il 20% (19,5%) delle emissioni energetiche del sito e un risparmio dei costi energetici fino al 15%. Il cuore dell’impianto è un motore a gas naturale Jenbacher, distribuito da un’altra azienda di Kohler Co., Clarke Energy. Si tratta di un nuovo motore all’avanguardia che rispetto ad altri sul mercato garantisce ancora più flessibilità nella scelta del combustibile, più efficienza e risparmi sui costi e sulle emissioni di CO2. L’intero impianto ibrido è già

DALLE DIRETTIVE DELL’UE INDICAZIONI SUI COSTI

Pannelli solari, come smaltirli

MILANO – Pannelli solari, l’UE spinge per adottarli, il mercato in effetti è in forte crescita. Ma siamo già arrivati al possibile smaltimento della prima generazione di pannelli, quelli che imprese e privati avevano già installato anni fa e oggi risultano o superati pecca logicamente, o danneggiati e non più efficienti. Come smaltirli? Ecco il promemoria. L’Italia ha recepito innanzitutto la Direttiva Europea 2008/98/CE, che prevede che la responsabilità dello smaltimento dei pannelli fotovoltaici sia a carico del produttore, il quale inserirà i costi di trattamento dei rifiuti già nel prezzo iniziale dell’impianto. Dopodiché, il Quarto e il Quinto Conto Energia del 2014 ha incluso la Direttiva Europea 2012/12/UE, che prevede diversi scenari per lo smaltimento e il riciclo. In buona sostanza: per i pannelli prodotti prima dell’aprile 2014, la spesa di



smaltimento è teoricamente a carico del proprietario. Tuttavia, il modello prevede la possibilità del ritiro “uno contro uno”: ossia all’acquisto del nuovo impianto, si possono

cedere gli oneri di trattamento al nuovo produttore. Per i pannelli prodotti dopo l’aprile 2014, il costo dello smaltimento è completamente a carico del produttore.

GRAZIE A UN INNOVATIVO IMPIANTO DELLA ACT BLADE EUROPE

Brindisi produrrà pale eoliche



Nella foto: Un impianto di nuovo tipo.

BARI – La tecnologia in campo ambientale va avanti e anche in Italia ci si sta attrezzando per far parte del business del prossimo futuro. Grazie anche agli impegni della Regione Puglia, sta per nascere all’interno del porto di Brindisi, in area Sant’Apollinare, uno stabilimento di produzione di pale eoliche per il quale la giunta regionale pugliese ha rilasciato anche l’autorizzazione paesaggistica in deroga. Il nulla osta è stato concesso alla

società “ACT Blade Europe”, che ha presentato un progetto completo ad altissimo livello tecnologico e che potrà già avviare la costruzione dell’impianto. Come ha fatto specificare una nota dell’AdSP, l’impianto sarà

il primo esempio in Puglia e in Italia meridionale di un manifatturiero collegato alle banchine portuali di carico e scarico, con notevoli vantaggi anche per le dimensioni delle pale progettate. La tipologia di pale eoliche che saranno prodotte dalla ACT Blade è infatti di nuova tecnologia: si tratta di strutture più leggere di quelle convenzionali, con ridotta rumorosità e con bassa velocità, in grado comunque di sfruttare meglio delle pesanti pale tradizionali anche le brezze. L’investimento complessivo è di 5 miliardi e prevede l’assunzione a regime di quasi 200 lavoratori specializzati.



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

we move mountains

CON UN MESSAGGIO DI RINGRAZIAMENTO AI LAVORATORI

Agostinelli per il 1° Maggio



Andrea Agostinelli

GIOIA TAURO – In occasione della festività del Primo Maggio, il pensiero del presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dei

Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, si è rivolto ai lavoratori portuali.

“Voglio ringraziarli dell’ottimo lavoro svolto - ha detto - portato avanti con grande senso di responsabilità. Gli importanti risultati raggiunti dal porto di Gioia Tauro, primo scalo portuale di transhipment d’Italia e tra i più importanti del Mediterraneo, e quelli che, certamente, saranno conseguiti in futuro sono il frutto dell’impegno profuso con grande spirito di abnegazione da tutti i lavoratori portuali: persone, cittadini che, insieme alle istituzioni e agli operatori privati, rappresentano la nostra comunità portuale. Abnegazione e spirito di appartenenza, in mancanza dei quali anche il più

cospicuo investimento privato o pubblico sarebbe vanificato.

“A tutti i portuali va il mio sentito ringraziamento perché hanno, sempre, creduto nelle potenzialità del nostro porto. Ed ora che, grazie al loro quotidiano lavoro, lo scalo portuale di Gioia Tauro ha segnato grandi traguardi, continuano a perseverare nel loro impegno affinché si possano raggiungere sempre nuovi e migliori risultati. E approfittando della ricorrenza, vorrei ricordare l’orgogliosa soddisfazione di aver – sia pure parzialmente – restituito la dignità del lavoro a molte decine di ragazzi della nostra Agenzia, grazie ad un comune sforzo fra pubblico, operatori privati e organizzazioni sindacali.”

CON LE COMPAGNIE VALIANT E VIRGIN

Più crociere a Carrara



Nella foto: Valiant Lady.

MARINA DI CARRARA – Dopo aver inaugurato, il 16 e il 26 aprile, la stagione crocieristica del porto di Marina di Carrara, tornerà oggi sabato 6 e martedì 16 maggio Artemis, la piccola e lussuosa nave da crociera che sta proseguendo il suo tour nel Mediterraneo per selezionati turisti nordamericani. Di proprietà della Overseas Adventure Travel, la nave è lunga 60 metri e larga 11 ed ha 25 cabine per un massimo di 50 passeggeri.

Sarà dunque con Artemis che stagione crocieristica a Marina di Carrara entrerà nel pieno delle sue potenzialità di un programma di altri diciotto scali da maggio a ottobre. Tre scali a maggio, tre scali a giugno, sei scali a luglio, tre ad agosto, due a settembre e uno, l’ultimo, il 24 ottobre.

Dopo i due scali di Artemis martedì 23 maggio arriverà la Valiant Lady che tornerà, sempre di martedì, il 6 e il 21 giugno, il 4 e il 18 luglio, il primo e il 29 agosto nei successivi il 6 e il 21 con l’intermezzo, domenica 6 agosto di Artemis.

La Valiant Lady, gemella della Scarlet Lady, è una nave da crociera della flotta Virgin Voyages, costruita da Fincantieri a Sestri Ponente, consegnata nel luglio del 2021, ha una stazza di 110.000 tonnellate e una lunghezza di 278 metri, per una capacità di 2.770 passeggeri e 1.160 membri dell’equipaggio. Si sviluppa su 17 ponti, di cui 13 accessibili ai passeggeri. Sul ponte 15 sono

presenti 78 lussuose suite con un totale di 1.430 cabine.

La terza nave che scalerà Marina di Carrara è la Athena, gemella della Artemis, da 50 passeggeri, in arrivo mercoledì 21 giugno e sabato primo luglio.

A settembre sono previsti due scali martedì 12 e martedì 26 della Lady Valiant che chiuderà la stagione crocieristica a Marina martedì 24 ottobre.



Centro Giuseppe Bono seacs
CONSULENZA STRATEGICA, ANALISI OPERATIVA E STUDI SUL MARE



COMUNE DI GENOVA

Genova
26 MAGGIO
2023

MARE GLOBAL FORUM



STAR
comunicazione
in movimento

Segreteria organizzativa:
STAR COMUNICAZIONE IN MOVIMENTO
tel. +39 348 4144780 / +41 786433361 • info@starcomunicazione.com
www.starcomunicazione.com

GENOVA – Più di 400 fra associazioni, istituzioni, organizzazioni e fondazioni che hanno un fattore in comune: il mare. Questa in sintesi la sfida che il Centro Giuseppe Bono, di consulenza e analisi strategica sulle tematiche marine, insieme con il Comune di Genova, hanno lanciato cercando, per la prima volta nella storia italiana di porre a fattore comune imprese e professionisti, che insieme rappresentano quasi un quarto del Pil nazionale.

Il Mare Global Forum che si

svolgerà a Genova il prossimo 26 maggio si pone tre obiettivi prioritari: il primo, abbattere le barriere che hanno impedito sino a oggi ai vari protagonisti dell’Economia del Mare di dialogare, collaborare, e creare valore aggiunto comune; il secondo, fare comprendere ai decision e agli opinion makers del Paese, che l’unica autentica risorsa che può rappresentare un asset esclusivo dell’Italia, anche nello scenario europeo, è il mare; il terzo, porre le fondamenta di una piattaforma comune di dialogo di

confronto che accenda i riflettori, come è logico che accada, sul Mediterraneo.

Il Centro intitolato a Giuseppe Bono, l’uomo che seppe trasformare in una eccellenza mondiale, l’industria cantieristica italiana, si propone di portare alla luce le molteplici eccellenze economiche, turistiche, ambientali nonché il valore geopolitico del Paese, proponendosi anche nel campo dell’analisi e della ricerca come soggetto aggregatore di competenze.

LA GUARDIA COSTIERA ITALIANA RICOSTRUISCE L’OPERAZIONE

Migranti e intervento “Grimstad”



Nella foto: Un “barcone” di migranti.

ROMA – Sul dramma dei migranti clandestini, non si placano gli attacchi anche alla Guardia Costiera da parte di associazioni (e anche di qualche partito). In merito a un presunto respingimento dei migranti salvati nei giorni scorsi dalla nave mercantile Grimstad, battente bandiera delle Bahamas, il Comando generale delle Capitanerie - Guardia Costiera ritiene doveroso specificare i termini dell’evento.

La richiesta di soccorso - scrive Roma - è stata lanciata dai migranti a circa 50 miglia dalle coste libiche

(all’interno dell’area di responsabilità SAR libica), pertanto, le operazioni di salvataggio e la loro conclusione, sono avvenute sotto la responsabilità e il coordinamento della Guardia Costiera libica. Nel caso specifico l’Autorità coordinatrice libica, costantemente in contatto con la nave, non ha ritenuto necessario richiedere supporto ad altre autorità internazionali per svolgere le operazioni di soccorso.

Successivamente, a quanto si è potuto apprendere - continua il comunicato - il comando di bordo della nave Grimstad, su indicazioni

impartite dalla guardia costiera libica per il tramite della compagnia di navigazione della nave, a conclusione del salvataggio, ha proseguito la navigazione per raggiungere la rada antistante il terminal di Zueitina (Libia) dove un’unità della guardia costiera libica avrebbe effettuato il trasbordo dei migranti.

La Guardia costiera italiana, e nella fattispecie la sua Centrale Operativa (IMRCC Roma), in base alle sue competenze e alle norme di diritto internazionale, nella giornata è rimasta costantemente in giornata con i soccorritori e con le persone in pericolo, fino a ricevere le assicurazioni dell’avvenuto salvataggio di tutte le persone in pericolo, allo scopo di monitorare i risultati delle operazioni.

Nei contatti avvenuti con la nave in questione, è sempre stato suggerito alla nave di attenersi alle indicazioni dell’Autorità coordinatrice e della propria compagnia di navigazione, anch’essa costantemente in contatto con le autorità libiche.

Per quanto sopra, la Guardia costiera italiana ribadisce di non aver mai dato indicazioni, o meglio ancora ordini, al comando della nave di raggiungere, dopo aver effettuato il soccorso dei migranti, le coste della Libia.

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

SINCE 1874

GLOBAL LOGISTICS PROVIDER




FREIGHT FORWARDING

PROJECT CARGO EXPERTISE

SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

WAREHOUSING AND DISTRIBUTION

PERISHABLES & REFRIGERATED CARGO

YOUR TRUST IS OUR SUCCESS



DCS LIBURNUS
PROJECT S.r.l.



DCS TRAMACO
Reefer & Perishable Division



DCS FIORINI
International freight forwarders

ITALY - USA - CANADA - MEXICO - CHILE - BRAZIL - RUSSIA - U.A.E.

CHINA - INDIA - AUSTRALIA - U.K. - SPAIN - SLOVENIA

RIVOLUZIONE ANNUNCIATA PER LE CARENE DELLE BARCHE

L'antivegetativa che non inquina



Nella foto: Un esempio di carena incrostata al limite.

GENOVA – L'annuncio sembra tra quelli destinati a cambiare le cose per la protezione antivegetativa delle barche. Una "mania" per la perfezione che arriva all'ora della manutenzione delle barche, per garantire prestazioni di alto livello. Nasce da queste premesse e dal crescente impegno per l'ambiente marino l'idea di sviluppare un rivestimento protettivo subacqueo

a impatto "zero" destinato a sostituire le protezioni antivegetative tradizionali e a rivoluzionare il mercato della nautica. Come noto, le antivegetative tradizionali hanno componenti che, per impedire la proliferazione di "denti di cane" e altri parassiti in catena, utilizzano veleni che si disperdono anche in mare. Sviluppato dalla start-up innova-

tiva di Group Y, la società EHYFA – che grazie alla partnership con gli applicatori ha eseguito ricerca applicata per centinaia di migliaia di euro su 130 imbarcazioni nel periodo 2016-2022 – sta per essere lanciato sul mercato SeaProtector®: un rivestimento subacqueo per le carene a impatto zero, garantito addirittura 5 anni, facile da applicare e annunciato anche a

costi competitivi. Non rimane che attendere l'arrivo, previsto entro la prossima stagione autunnale, quando le barche vanno a terra per la manutenzione.



FEDERMANAGER
ASSOCIAZIONE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI
LIVORNO

CON IL SALONE "SOTTOCOSTA"

Nautica in mostra a Pescara



Nella foto: Un aspetto del salone di Pescara.

PESCARA – Profumo d'estate, ed esplode la voglia di mare. La passione per la nautica esplode a anche a Pescara dove è tornato Sottocosta, il Salone Nautico del Medio Adriatico dedicato al mondo della nautica, dell'economia del mare e della sostenibilità ambientale. Alla

manifestazione fieristica, promossa dalla Camera di Commercio Chieti Pescara e dal Marina di Pescara, con la collaborazione tecnica di Assonautica Pescara Chieti, hanno partecipato fino al 1 maggio 64 espositori provenienti da dieci regioni italiane per un totale di 160

marchi presenti. «È con grande soddisfazione che do ufficialmente il via alla IX edizione di Sottocosta, il Salone Nautico del Medio Adriatico», ha commentato il presidente della Camera di Commercio Strever. «Nel corso di queste 9 edizioni Sottocosta è cresciuto molto, diventando dal 2022 uno dei 10 eventi nautici territoriali collegati al Salone Nautico di Genova. Sottocosta non vuole essere solo una fiera espositiva ma un punto di incontro e dialogo dove parleremo di nuove tecnologie e nuovi progetti per il futuro e per lo sviluppo dell'economia del mare, un'economia sana che dobbiamo ancora mettere a reddito nella maniera giusta. Sottocosta, dunque, vuole essere proprio l'occasione per riuscire a sviluppare questo settore in una città come Pescara che vive di mare e di turismo ma che può e deve ancora crescere molto sul fronte del turismo nautico».

IN UNA DURISSIMA REGATA DA GENOVA A GIANNUTRI E RITORNO

Valentina Fissore vince la 400 miglia dei Mini 650



GENOVA – Ancora una donna, dopo la sudafricana che ha vinto il giro del mondo, ai vertici della vela. Questa volta è italiana, anzi livornese, si chiama Valentina Fissore, ed ha vinto la dura regata dello YCI su un percorso di circa 400 miglia in copia con il francese Gaby Bucan sul prototipo Mini 650 "Maximum". Una delle regate più impegnative lungo la costa Ovest d'Italia, con tre notti in mare su un guscio di noce (6,50 metri fuoritutto) privo di ogni i comodità ma velocissimo, tanto da costringere bere i due velisti a pressoché nessun riposo e a cibarsi - quando hanno potuto - di poche tavolette energetiche.

Il percorso si è articolato con passaggi di boa, dopo la partenza da Genova, all'isola Gorgona, Isola d'Elba, Isola di Giannutri, Formiche di Montecristo, Isola di



Nelle foto: Una impegnativa bolina tra le isole toscane

Pianosa, Isola d'Elba, Isola di Capraia e rientro a Genova: 390 miglia per quella che è la prova più lunga nel calendario delle regate Mini Italiane. Sono stati 16 gli equipaggi in gara, dieci sulla classe Serie (di cui 4 francesi) ed sei classe Proto (4 francesi). Il prototipo vincitore in assoluto, con Valentina e Gaby, è uno scafo a prua rotonda, estremamente performante, capace di lunghe e impegnative attive planate con venti portanti, ma anche di bolinare bene. "Un'esperienza davvero unica - ci ha dichiarato Valentina dopol'arrivo - se consideriamo che su quasi 400 miglia abbiamo tenuto una media superiore a 13 nodi". Valentina peraltro non è un tipo

da impressionarsi in mare: figlia d'arte - suo padre Beppe Fissore è stato uno dei più blasonati skipper degli anni '80/90, vincitore anche di un campionato IOR del Mediterraneo - ha conseguito un master inglese per comandante da diporto e gestisce un 16 metri di base in una marina sul Tirreno. Sui Mini 650 ha svolto più di una stagione di regate, tanto da essere considerata uno dei migliori esperti in Italia. Sul "Maximum", barca dell'armatore e co-skipper Gaby Bucan - un giovanissimo bretone - Valentina ha regatato e vinto sono bandiera francese: ma da buona livornese, si sente cittadina del mondo in nome dello sport. Complimenti. (A.F.)



Valentina Fissore



MCDM

43° 23', 81 N • 10° 25', 52 E

**HOME IS
WHERE
YOUR
BERTH IS**

MARINA CALA DE' MEDICI | Castiglioncello - Italy

www.marinacalademedici.it @ f t v

ormeggi@marinacalademedici.it

Tel. +39 0586 795211

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

d'Amico acquista High

consegna della nave. Ad oggi, la flotta DIS comprende 36 navi cisterna a doppio scafo (MR, Handysize e LRI, di cui 22 navi di proprietà, 8 a noleggio e 6 a noleggio a scafo nudo), con un'età media relativa alle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo pari a circa 7,9 anni. Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha dichiarato: "Sono lieto di annunciare l'esercizio di questa ulteriore opzione di acquisto su una delle nostre navi a noleggio a scafo nudo. Questa transazione ci consente di riacquistare una nave MR, moderna ed 'Eco', di grande qualità tecnica, costruita nel 2016, e che avevamo venduto e ripreso in leasing nel 2018. In linea con le altre opzioni di acquisto che abbiamo esercitato negli ultimi mesi, intendiamo lasciare almeno per il momento questa nave priva di debito, al fine di ridurre ulteriormente la leva finanziaria ed il breakeven di DIS."

Più lavori e security

con i conti in ordine, archiviando un anno sostanzialmente positivo. È quanto emerge - scrive l'AdSP - in estrema sintesi dalla relazione annuale e dal bilancio consuntivo approvati dal Comitato di Gestione. Attraverso i dati contabili - presentati dal dirigente amministrativo Simone Gagliani - l'Ente si è dovuto confrontare con le sfide derivanti dall'aumento dei prezzi dei materiali, lievitati in un anno di oltre il 40%. Nonostante l'adeguamento al rialzo del caro materiali abbia rallentato le attività progettuali dell'Ente, ritardando la messa in cantiere di taluni interventi - continua il resoconto - l'Ente ha saputo comunque mettere mano a una corposa pianificazione infrastrutturale. Dopo il record del 2021 - durante il quale sono stati stanziati nell'ammodernamento dei porti del Sistema 436 milioni di euro - l'AdSP ha impegnato nel 2022 52,6 milioni di euro, di cui quasi 40 erogati attraverso il mutuo della Banca Europea degli Investimenti (BEI) e destinati in quota parte alla realizzazione della Darsena Europa (34 mln) e al raddoppio del magazzino di cellulosa MK, in radice dell'Alto Fondale (4,4 mln). Nel corso del 2022, con entrate proprie, l'AdSP ha inoltre preso numerosi impegni per la realizzazione e/o progettazione di varie opere, tra le quali si citano a titolo di esempio: i 680 mila euro per l'approvazione del progetto esecutivo dei lavori di

dragaggio per il ripristino alla quota di -13 m dei fondali del Canale di accesso del Porto di Livorno"; il mezzo milione investito per il rifiorimento della scogliera in massi naturali del primo tratto di strada costiera del Quagliodromo (a Piombino); i 267 mila euro per i lavori di dragaggio del Canale di Accesso al porto di Livorno e i 143 mila euro per la progettazione definitiva relativa alla riqualificazione e rigenerazione del complesso immobiliare magazzini delle saline nel porto di Portoferraio". Da segnalare inoltre le spese per la sicurezza in ambito portuale: nell'anno è stato investito un milione di euro in interventi chiave come quello dell'implementazione delle misure di security relative alle aree della nuova Darsena Europa o quello relativo alla fornitura e posa in opera di scalette di risalita sugli accosti pubblici dello scalo portuale livornese. Le entrate correnti sono state pari a 45 milioni di euro, in aumento del 8,2% sul 2021. Nel corso dell'anno, l'AdSP ha incamerato tra tasse portuali e tasse di ancoraggio 22,7 milioni di euro, con un aumento sull'anno precedente di quasi 2 mln di euro. L'avanzo di amministrazione di esercizio risulta essere pari a 148 milioni di euro, di cui 40 accantonati per la realizzazione della Darsena Europa e 72 utilizzati nel Bilancio di Previsione 2023 a copertura del finanziamento delle opere previste. Attraverso la Relazione Annuale, l'AdSP ha poi ripercorso l'attività di un anno che tra i risultati più importanti raggiunti annovera il forte impegno sul piano della sostenibilità ambientale ed energetica (con il completamento del progetto definitivo per gli impianti di Cold Ironing nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio) e l'attività regolatoria diretta all'efficientamento dell'azione amministrativa nell'ambito delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali (non ultimo, il nuovo Regolamento degli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese di cui all'art. 16 e 17). Nella relazione si sottolinea inoltre come nel 2022 l'AdSP abbia continuato ad andare incontro alle esigenze delle realtà economiche presenti nelle aree portuali, reduci da un marcato calo di produttività durante il periodo della crisi pandemica. Tra le iniziative di sostegno del cluster portuale, l'utilizzo, per circa un milione di euro, dei fondi propri a sostegno delle imprese portuali, secondo quanto previsto dall'art.199, comma 1, lett. b, del decreto rilancio, i cui effetti sono stati prorogati nel 2022. "Il bilancio consuntivo e la relazione annuale appena approvati fotografano un Sistema Portuale in buona salute e in grado di rispondere in modo proattivo alle

nuove sfide innescate dal conflitto russo-ucraino" ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri. Con i dati sul traffico passeggeri, auto nuove e forestali in costante crescita e un tonnellaggio merci in tenuta, il 2022 ha certificato per l'Ente la sostanziale uscita dei porti di competenza dell'AdSP dal biennio della crisi pandemica" ha aggiunto. "Ma è stato anche un anno di importante attività di progettazione e pianificazione da parte di una struttura che, al pari di altre, ha dovuto affrontare le difficoltà rappresentate dal caro materiali. Per il 2023 confidiamo però sulla stabilizzazione dei prezzi. Auspichiamo, infatti, che il prossimo prezzario regionale delle opere pubbliche possa consegnarci un progressivo rientro da una situazione anomala" ha concluso.

*

Nel corso della seduta, il Comitato di Gestione ha inoltre espresso parere positivo al rilascio, in favore della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (CILP), di oltre 16 mila metri quadrati di aree, di cui 7.800 retrostanti la Calata Pisa e 8.290 posti sulla via Tiziano, per la gestione del traffico rotabile della compagnia Grimaldi. Le aree sono prossime alle aree demaniali già assentite in concessione alla Società presso la Calata Alto Fondale e il Dock Etruschi e permetteranno alla CILP di operare in modo adeguato al traffico Ro/Ro, per lo meno sino a quando non si sarà completato il suo trasferimento presso la sponda Est della Darsena Toscana, dove, una volta realizzati gli interventi per gli arredi di banchina, la società andrà a svolgere tutte le attività afferenti al traffico rotabile.

Dogana Livorno, valzer

stito a un turbillon di direttori che non ha mai avuto eguali: nel giro di una settimana è stata nominata la nuova direttrice della Dogana livornese, la dottoressa Santillo da Firenze, che però non ha avuto nemmeno il tempo di insediarsi: subito trasferita ad altro incarico, peraltro importante e prestigioso, la direzione regionale delle dogane di Campania e Calabria. Chi a Livorno si apprestava a festeggiare - la dottoressa Santillo è considerata una delle dirigenti più brillanti ed attive tra i dirigenti doganali, apprezzata sia dai vertici che dai dipendenti - c'è rimasto molto male. Anche perché per rimediare il...salto della quaglia non si è riusciti a far meglio di spostare con incarico provvisorio, ad interim con la dogana di Firenze che è già anch'essa sotto organico, un altro dirigente, il dottor Giovanni Parisi. Che dovrà fare le acrobazie per dividersi tra le due destinazioni. La "toccata e fuga" della Santillo ha portato alla luce anche al di fuori degli ambienti più vicini la carenza di organici della dogana livornese. Nei giorni scorsi, sollecitato dal personale, anche il prefetto ha dovuto intervenire: con una nota sia alla Presidenza del consiglio, sia al Ministero competente, mi ha chiesto che venga attivata con urgenza una procedura - peraltro prevista dalle norme - per il trasferimento in dogana di personale degli enti pubblici che ne facciano domanda. Un "atto di conciliazione", si chiama in gergo. Ma in ogni caso richiederà del tempo, ammesso che a Roma rispondano. E intanto in porto si stanno facendo acrobazie, anche in relazione al ritorno di quote di traffici in crescita.

Piloti e pilotaggio

Livorno dal '96. Più di venticinquemila manovre effettuate, due mandati da sottocapo: da tempo un riferimento per i colleghi e da marzo di quest'anno al timone della Corporazione subentrando a Simone Maggiani, con il quale ha fatto praticamente carriera parallela. Tra le migliaia di manovre effettuate, ce n'è una che ricordi e che ti è rimasta impressa? Amo il mio lavoro e ne ricordo migliaia, con risvolti positivi o negativi. Una fra queste mi vedeva giovane pilota (sono entrato con l'età minima prevista, all'epoca era di 28 anni). La nave, ricordo, era la Zim Argentina III, una porta contenitori pitturata in verde, lunga 170 metri e con elica a passo fisso. Senza elichetta trasversale. Partiva dalla Darsena Toscana ed era praticamente incastrata fra due altre navi. Il comandante era un esperto tedesco alla sua penultima manovra prima della pensione e volle per forza un solo rimorchiatore. A me, giovanissimo, la manovra pareva praticamente impossibile. Le mie rimostanze furono esternate con molta forza, chi mi conosce può immaginare i toni, ma il "tedesco" senza perdere la calma rimase irremovibile sulla sua decisione. Naturalmente feci la manovra con il rimorchiatore voltato a prua ed un numero impressionante di avviamenti avanti e indietro, con il timone alla banda, finendo poi per passare, senza danni, a pochi metri da tutto quanto stava intorno. Una volta fuori il comandante, con grandi sorrisi, mi fece dono di una bottiglia di whisky e sull'etichetta scrisse, a penna: "with the grace of God". Quella bottiglia la conservo ancora nella mia cantinetta. Scendendo nel tecnico, il porto di Livorno è universalmente riconosciuto come complesso: passaggio stretti, traffico elevato, una lotta continua con il gigantismo navale. Quali soluzioni adottabili vedi a breve e anche a lungo termine? Siamo tutti in attesa dell'allargamento del canale di accesso. E

sembra ridicolo perché 25 anni fa vennero nella nostra sede alti funzionari con progetti esecutivi che prevedevano l'allargamento del canale nel giro di pochi mesi, chiedendoci di iniziare a pilotare navi più grandi di quelle fatte fino ad allora, tirando fuori ogni goccia della nostra professionalità stringendo i denti nell'attesa. Per farci capire quanto fosse imminente il lavoro venne montata un'impalcatura su una sponda, dove un cartellone mostrava il rendering del canale allargato. Cinque lustri dopo siamo ancora in attesa di quei lavori. Però il progetto non è morto e forse, notizia recente, questa pare che sia la volta buona. Nell'attesa serve riprendere immediatamente i dragaggi. È veramente imperativo se il porto di Livorno vuole sopravvivere, almeno il mantenimento dei fondali (già limitati al naturale). Un lavoro imprescindibile per conservare i traffici in attesa del futuro. Il futuro che è Darsena Europa ma non solo: allargamento canale, taglio della Vegliaia, ampliamento del bacino di evoluzione con l'arretramento della Tripoli. La resecazione dell'Orlando con conseguente allargamento della bocca del Mediceo e soprattutto la tanto auspicata Torre Servizi in testata all'alto fondale. Un luogo moderno e funzionale dove i servizi tecnico nautici potranno convivere coordinati dall'Autorità Marittima, aumentando enormemente l'efficienza nella gestione del traffico ma soprattutto agire con prontezza nelle emergenze. Allarghiamoci un attimo sul piano nazionale. Negli ultimi dieci anni la figura del pilota di porto si è molto modificata se comparata a quella che era a cavallo degli anni duemila. Nuovi soggetti, nuove responsabilità. Penso alla modifica dei titoli professionali, alla responsabilità civile del Pilota, alle corporazioni Multi-sito e a tanto altro. Quali cambiamenti dovrebbe affrontare ancora la categoria per migliorare se stessa? Quale consiglio alle nuove generazioni? La categoria ha ancora un potenziale enorme. Di recente abbiamo partecipato ad un importante meeting sulle navi a navigazione

autonoma, quelle che in un prossimo futuro navigheranno senza equipaggio. Ebbene, nei primi tre steps (di quattro) del progetto, e parliamo di decenni di sviluppo, l'unico a salire SEMPRE a bordo sarà proprio il pilota. E comunque anche nel quarto step la parte portuale prevede ancora il Pilota, stavolta operatore da remoto. Proprio l'incontro con questo progetto così lontano dal pilotaggio mi ha fatto capire ancora di più le potenzialità della nostra categoria. Le navi che vanno da sole, guidate da sofisticati apparati sono l'opposto della filosofia del pilotaggio, dove al centro dell'azione c'è l'abilità umana e dove la tecnologia serve da verifica. Non riuscivo a capire perché volessero coinvolgere proprio noi, che siamo i primi scettici di fronte alla tecnologia che prende il posto dell'uomo. Ebbene tutte i nostri dubbi, le nostre osservazioni, i nostri timori, i nostri appunti sui limiti di questa tecnologia sono diventati elementi di studio, di approfondimento e di integrazione sia sulla nave che da remoto. Dico quindi ai giovani che iniziano adesso di credere in questo lavoro e di credere nell'unione della categoria e nell'integrazione con gli altri servizi tecnico-nautici. Tra quattro anni, a scadenza del tuo mandato, una cosa che ti piacerebbe aver conservato di questa corporazione. Ed una che ti farebbe piacere non lasciare in consegna a chi verrà. In questi giorni ho riflettuto su quale sia, per me, la parte migliore di questo incarico. La conclusione è stata che è un onore rappresentare i piloti di Livorno, è un onore rappresentare la loro professionalità, il loro attaccamento al lavoro, il loro equilibrio fra il coraggio (alle volte l'azzardo) e la sicurezza per loro, per le navi e per la portualità. Spero in questi quattro anni di conservare e tramandare questo orgoglio. La cosa che invece vorrei riuscire a correggere è la divisione fra piloti stessi, l'individualismo, il non capire che il fallimento o la problematica (professionale) di un collega non è solo sua, ma di tutto il pilotaggio. Siamo Corporazione, uniti nelle difficoltà così come nelle soddisfazioni.

Nedo Bertini neo-presidente del Comitato Piccola Industria



Nedo Bertini

LIVORNO - L'imprenditore piombinese Nedo Bertini è stato eletto alla guida del Comitato della Piccola Industria di Confindustria Livorno Massa Carrara. Nedo Bertini è amministratore dal 1996 della C.I.M.E. S.r.l., azienda d'impiantistica elettrostrumentale, fondata a Piombino nel giugno 1969, specializzata tra l'altro in impianti di distribuzione elettrica di energia, fotovoltai, di videosorveglianza e di rilevazioni incendi, anche per capannoni in-

dustriali, che annovera esperienze in ambito industriale con le Grandi Imprese limitrofe quali l'Acciaieria con le varie società di controllo (ILVA - Lucchini - Severstall ed ora JSW), La Magona d'Italia, Dalmine, ed attualmente anche con il Gruppo Venator e Nuova Solmine. Associato a Confindustria da quasi 40 anni, Nedo Bertini ha già all'attivo la partecipazione alla governance associativa come componente del Comitato di Presidenza dal 2012 al 2016. Il neo eletto presidente della Piccola Industria ha ringraziato i colleghi per la fiducia accordatagli

e ha richiamato gli obiettivi che il Comitato dovrà perseguire: rafforzare la collaborazione tra PMI e Grandi Imprese e Multinazionali; mantenere un dialogo continuativo tra PMI e scuole e far conoscere alle aziende del territorio i servizi associativi dedicati alle PMI. "È un incarico che assumo con grande responsabilità - ha concluso Nedo Bertini - soprattutto in questo momento di particolare cambiamento, in considerazione del processo di fusione in atto tra le due associazioni Livorno Massa Carrara e Firenze.

www.lorenziniterminal.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@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

-- ALL'INTERNO --	
Le borse di studio Caronte & Tourist. Ok al rendiconto 2022.	a pag. 4
Ancona, l'attivo e gli sviluppi. Più portuali a Ravenna.	a pag. 4
Polveri sottili, allarme rosso. Assocostieri e il fuel di transizione. Trigenerazione e fotovoltaico super.	a pag. 5
Pannelli solari, come smaltirli. Brindisi produrrà pale eoliche. Agostinelli per il 1° Maggio.	a pag. 5
Mare Global Forum. Migranti e intervento "Grimstad". Più crociere a Carrara.	a pag. 6
L'antivegetativa che non inquina. Valentina Fissore vince la 400 miglia dei Mini 650.	a pag. 6
Nautica in mostra a Pescara. Nedo Bertini neo-presidente del Comitato Piccola Industria.	a pag. 7
La Settimana Velica più Internazionale. Cento milioni d'investimenti.	a pag. 7
LIBRI RICEVUTI - Storia Militare "I bombardieri finlandesi (1939-1944)".	a pag. 8
	a pag. 9
	a pag. 10

GRUPPO CARONTE & TOURIST

caronetourist.it

BILANCIO DELLA SESTA EDIZIONE DEL GRANDE RADUNO DI LIVORNO

La Settimana Velica più Internazionale



Lorenziano Di Renzo

LIVORNO – Lunedì 1° maggio si è conclusa la sesta edizione della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale e Città di Livorno: 13 le regate portate a termine per 12 classi, e un totale di 240 barche e 589 atleti in acqua. Teatro della cerimonia di chiusura, l'Accademia Navale, dove si è tenuta la premiazione dei vincitori in presenza delle autorità locali, civili e militari, degli sponsor e degli equipaggi e della classe Hansa 303. Regina delle competizioni della manifestazione, la Naval Academies Regatta – NAR, partecipata dai cadetti di 25 Accademie provenienti da tutto il mondo: sul podio, nell'ordine, gli equipaggi delle

Marine di Grecia, Spagna e Italia. Particolarmente emozionante anche la tradizionale Regata dell'Accademia Navale – RAN 630, organizzata in collaborazione con lo Yacht Club di Livorno e inserita dallo scorso anno nel campionato italiano offshore con il massimo coefficiente di difficoltà. Regina della competizione, Lunatika, Sunfast 3600, che ha tagliato per prima il traguardo davanti all'Accademia Navale; prima squadra della Marina quella di Stella Polare, che si è piazzata al quarto posto in classifica generale, seguita al quinto da quella di Antares. Non solo sport ma anche cultura e attività ricreative dedicate a cittadini e turisti, che hanno confermato il solido legame fra la Marina Militare e la città labronica, in un caleidoscopio di eventi organizzati ad hoc per la manifestazione: grande afflusso al "Villaggio Sportivo" allestito dalla Fondazione LEM – Livorno Euro Mediterranea per conto del Comune, che ha ospitato presentazioni di libri, concerti e lezioni di nodi e di riconoscimento delle principali stelle e costellazioni. "Anche quest'anno la Settimana Velica Internazionale si è dimostrata una manifestazione di grandissimo respiro - ha commentato il comandante dell'Accademia Navale contrammiraglio Lorenziano Di

Renzo - che ha tramutato la città di Livorno in una fucina di eventi, coinvolgendo cittadini, studenti, turisti e appassionati nazionali e stranieri. Un'edizione che ha visto raddoppiato il coinvolgimento internazionale, con ventiquattro rappresentative estere, provenienti da quattro continenti diversi e che si è distinta anche per la qualità degli eventi offerti, sia in mare che a terra". "Con l'edizione 2023 - ha com-

mentato il Sindaco di Livorno, Luca Salvetti - stiamo tornando ai vecchi fasti facendo un altro passo avanti verso una Settimana Velica Internazionale che recupera pienamente il ruolo sportivo e sociale all'interno della nostra città. Un ringraziamento speciale all'Accademia Navale e ai Circoli velici per l'impegno e lo stile della proposta". Tutte le notizie aggiornate relative all'evento sono disponibili sul

CAROLI

Hotels

sito web www.settimanavelicainternazionale.it.

RECORD POSITIVO A LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA

Cento milioni d'investimenti



Mario Sommariva

LA SPEZIA – Il Comitato di Gestione dell'AdSP di La Spezia e Carrara ha approvato il bilancio consuntivo 2022. Il documento contabile, che sintetizza l'attività svolta dall'Ente nel periodo considerato, traducendo in termini finanziari i programmi di infrastrutturazione avviati e le attività legate alla gestione del territorio di competenza, segnala come l'Ente sia riuscito a realizzare considerevoli investimenti in opere. Nel bilancio, predisposto dal dirigente amministrativo Lorenzo De Conca, se ne evince la portata: oltre 100 milioni di euro, un record mai

raggiunto fino ad oggi per gli scali della Spezia e Marina di Carrara. Tra quelli più importanti, gli interventi relativi al Molo Crociere alla Spezia e al nuovo Waterfront a Marina di Carrara. Circa metà degli investimenti sono finanziati con risorse proprie dell'Ente, mentre il restante con fondi ministeriali. Da sottolineare come le gare necessarie ad avviare gli interventi, finanziati dal PNRR, siano state tutte espletate nei termini e tempi previsti. Il 2022 evidenzia inoltre un avanzo primario di gestione (entrate correnti meno spese correnti) di circa 9 milioni di euro. Tali risorse, sommate a quelle già disponibili, consentiranno, se necessario anche attraverso l'accensione di mutui flessibili, di avviare gli importanti investimenti infrastrutturali previsti nel 2023 che cubano, nel complesso, a 221 milioni di euro, di cui 30 a carico dei privati. Durante il Comitato di Gestione, il segretario generale, Federica Montaresi, ha presentato la relazione annuale in cui è stato evidenziato come, sia in termini di obiettivi individuati dal Piano Operativo Triennale, sia in termini

di efficientamento organizzativo, l'AdSP anche quest'anno, si sia dimostrata una delle realtà più attive e dinamiche del panorama nazionale in riferimento all'ottimizzazione delle procedure amministrative, degli investimenti, ma anche dal punto di vista dell'innovazione dei servizi. "È stato grazie allo sforzo corale di tutta la struttura, se l'Ente nel 2022 si è caratterizzato soprattutto per avere aggiudicato tutte le gare relative agli interventi previsti dal PNRR, così come per avere portato a compimento tutti i procedimenti inerenti i progetti relativi al Green Port". Sia l'Organismo di Partenariato, sia il Comitato di Gestione, hanno espresso apprezzamento al presidente Mario Sommariva per l'efficacia dimostrata dalla struttura amministrativa in tutte le sue articolazioni. Molto apprezzata l'accelerazione impressa agli investimenti. Il bilancio ha ridotto il suo disavanzo d'amministrazione, grazie all'ottimizzazione della sua capacità di spesa in investimenti, rendendo produttive le risorse pubbliche a bilancio per incrementare la competitività degli scali.

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

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

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

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

Stampato su carta ecologica

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

Confitarma: il cahiers

tenze, spesso relative ai medesimi procedimenti amministrativi, che negli anni sono state disperse tra i diversi Dicasteri.

“Tale polverizzazione - ribadisce Confitarma - incide in maniera significativa sia sui tempi di risposta della macchina amministrativa che sulla risoluzione delle inevitabili problematiche che emergono dall’applicazione dell’ordinamento italiano, per molti versi datato e non al passo con le best practices internazionali. “Infatti” - ha continuato il presidente Mattioli - “oggi in Italia è ancora possibile fare shipping con il tricolore a poppa non solo grazie alla caparbietà degli imprenditori nazionali ma anche all’impegno e alla straordinaria dedizione della nostra amministrazione di riferimento, la direzione generale competente del MIT, peraltro sotto organico e della quale da tempo chiediamo al Governo un concreto rafforzamento”.

Il presidente Mattioli ha quindi elencato rapidamente i più urgenti dossier aperti presso i diversi dicasteri, tra i quali: l’evoluzione del regime del Registro Internazionale italiano (fondamentale il radicamento territoriale dei beneficiari dell’estensione del regime di aiuto), la strutturale carenza di lavoratori marittimi italiani (indispensabile superare le anacronistiche rigidità del c.d. “Cociacich”), la necessaria azione di semplificazione e digitalizzazione dell’ordinamento marittimo, la rappresentatività in ambito portuale delle imprese armatoriali nazionali e la transizione green del settore, ponendoli l’accento sulle possibili ricadute negative dovute all’ETS.

“Auspico” - ha concluso il presidente Mattioli - “che tutti insieme, istituzioni, associazioni e operatori, sapremo cogliere questa occasione storica di ridare centralità ad una componente così importante della nostra economia, della nostra società e della nostra cultura che trova le sue radici più profonde nel mare”.

L’economia che tira

Time, che non è mai stato tenero con noi, ha ammesso in questi giorni che l’economia italiana sta tirando, il nostro export aumenta, e il Pil del 2022 è stato superiore, come incremento, a quello della blasonata Germania e così sarà anche per il 2023. Anche in Borsa, registrano gli addetti, gli investitori ricominciano a puntare sui titoli italiani. Per il 2023, a fronte di una annunciata recessione mondiale - salvo non finisca la guerra in Ukraina - gli indicatori per l’Italia rimangono dunque leggermente positivi.

I fatti: nei due “ponti” festivi appena trascorsi si è visto un forte incremento del turismo, sia nazionale che straniero. Quando la gente si muove per divertirsi, quando viaggia malgrado l’intasamento sulle autostrade e il costo dei voli, vuol dire che c’è dell’ottimismo. Sono risorse, spese ed ottimismo, importanti. Dalle anticipazioni sui bilanci dei porti in questi primi mesi, emerge un buon movimento sia nel settore container che nell’export, in particolare macchinari, food e accessoristica di cantiere. I settori produttivi stanno metabolizzando, alcuni con difficoltà, altri ricorrendo a nuove risorse, il maggior costo dell’energia. La logistica ha la sua parte nella ripresa.

Tutto va bene, dunque? Piano: l’ostacolo principale alla partenza di un nuovo miracolo economico - più realisticamente: a un miracolino



- è rappresentato dal freno di una burocrazia che a tutti i livelli continua a complicare e frenare. Di pari passo c’è la scarsa trasparenza delle normative, che lasciano imprese e anche pubblica amministrazione in balia delle più imprevedibili interpretazioni. I Tar non sono mai stati tanto subissati come di questi tempi. Sui porti, malgrado i traffici, non va meglio: anche quando i presidenti diventano commissari ad acta per qualche realizzazione urgente, si scopre che tanti “caveat” rimangono. E nessuno vuol finire sotto processo per aver firmato un atto da tutti sollecitato: anche se buona parte dei processi finiscono - dopo anni di sofferenza e ludibrio - con la piena assoluzione. Il coraggio, diceva Don Abbondio, se non ce l’hai non lo puoi trovare.

La vicenda dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti ART è sintomatica di questa incertezza normativa, come in questi giorni hanno denunciato gli attori della logistica. Lo stesso dicasi delle concessioni demaniali sui porti, con decisioni abnormi che ignorano a volte decenni di investimenti e sviluppo. Potremmo andare avanti per un pezzo: ma non vogliamo guastare la festa per la riconquistata dignità internazionale in campo economico. Come disse Nelson alla battaglia di Trafalgar: “la Patria si aspetta che ciascuno faccia il proprio dovere”. O più vicino a noi, come cantava Gabriele D’Annunzio nel 1917 in piena prima Guerra Mondiale: “Le nostre braccia splendono”.

Così Trieste è lo scalo

del pubblico porta un vantaggio sia al porto, con i propri operatori privati italiani ed internazionali, che ai bilanci dell’Autorità e delle sue società partecipate e così anche sull’occupazione”.

I numeri indicano la strada percorsa dal 2015 al 2022: in quest’arco di tempo, il valore della produzione dell’Authority che governa gli scali di Trieste e Monfalcone è passato da 41,3 milioni a 58,3 milioni. In pari tempo, la patrimonializzazione dell’ente è cresciuta da 64,2 milioni a 160 milioni: cifre che sintetizzano l’arricchimento del patrimonio, che ha contemplato grandi operazioni come, tra le altre, l’inclusione dell’Azienda Speciale del porto di Monfalcone con le sue aree, l’acquisto dei terreni della zona delle Noghere a Trieste e cospicui investimenti soprattutto di natura tecnologica.

L’Authority ha oggi in portafoglio il 100% di due società e partecipazioni rilevanti in altre cinque, ognuna con una diversa focalizzazione.

Il fatturato totale del gruppo è in costante crescita, così come lo sono i numeri fatti registrare dalle singole società. E così, dai servizi di multiutility (PTS 100%), alla gestione dei traffici intermodali (Alpe Adria 33,3%), alla manovra e trazione ferroviaria nelle aree del network portuale (Adriafer 100%), alla logistica (Interporto di Trieste 20%) alle crociere (Trieste Terminal Passeggeri 40%), all’organizzazione del lavoro in banchina (Alpt 35%), tanti sono i versanti sui quali l’Autorità di Sistema ha impegnato risorse e innescato sviluppo di lungo periodo. Uno fra tutti: il record di oltre 11.000 treni operati dagli scali di Trieste e Monfalcone per il Nord Europa lo scorso anno.

Contributo ART, primo

delle categorie della logistica sul tema ART.

“L’auspicio - afferma ancora Pensiero - è che il governo dimostri la medesima determinazione sul tema della riforma delle regole e sul superamento dei numerosi problemi strutturali del settore, quali la carenza ormai cronica dei conducenti; l’individuazione di infrastrutture e aree dedicate; l’attenzione ai limiti comunitari e internazionali così come a motorizzazione e codice della strada; la necessità cogente di modifiche al marebonus e ferrobonus”.

Trasportounito sottolinea come l’autotrasporto rappresenti uno degli indicatori più importanti dell’economia reale, ed è proprio

per questo motivo che il sistema deve prevedere azioni simmetriche che, nel caso dell’autotrasporto italiano, si sintetizzano oggi in tre principali interventi: quello di carattere economico per la gestione dell’emergenza, le regole del settore da riformare urgentemente e una nuova strategia finalizzata alla creazione o all’assorbimento internazionale di nuovi conducenti dei veicoli industriali.

Nei giorni scorsi si era intensificata la campagna di Confetra sul tema. Ecco l’ultimo intervento.

LIVORNO - Come già riportato nel nostro numero di sabato scorso, con propria lettera ufficiale del 21 aprile il presidente Confetra Carlo De Ruvo ha chiesto al presidente del Consiglio Giorgia Meloni di sospendere per l’anno 2023 il versamento del contributo all’ART in attesa di una chiara ridefinizione della disciplina e dei criteri applicativi. Sul tema è intervenuta una nuova circolare. Eccone il testo.

“Confetra ha chiesto inoltre di risolvere la questione delle contribuzioni pregresse degli anni 2019 e 2020 per le quali si sono succeduti diversi interventi normativi e giurisdizionali che hanno generato continui cambiamenti dei criteri contributivi, spesso oggetto di contestazione da parte degli operatori anche alla luce delle difficoltà di calcolo del contributo e degli aggravati contabili e amministrativi posti a carico delle imprese.

“Anche il Legal Advisory Body di Fedespedi, con propria circolare n. 34/23 di seguito integralmente riportata è intervenuto sulla delicata questione del contributo ART rappresentando quanto segue “Le imprese di spedizioni internazionali svolgono un’attività pienamente liberalizzata ai sensi della direttiva servizi n. 123/2006/CE con la conseguenza che nessuna fattispecie di regolazione è oggi applicabile all’attività di spedizione.

Si rappresenta, inoltre, che le imprese di spedizioni sono completamente soggette alle dinamiche del libero mercato e soggette alle norme in materia di tutela della concorrenza in assenza di qualsiasi fattispecie di regolazione (che è ammessa esclusivamente per chi è soggetto a misure di limitazione della libera circolazione dei servizi ai sensi dell’art. 56 TFUE).

Inoltre, l’attività di spedizione non è elencata tra quelle soggette al pagamento del contributo all’Autorità secondo la delibera ART n. 242/2022 come pure quelle degli anni precedenti.

Peraltro, dalla corrispondenza informativa di codesta Autorità con imprese associate, si apprendono interpretazioni di ART relative all’estensione della disciplina civilistica dello spedizioniere-vettore (art. 1741 c.c.) anche alla competenza di regolazione (al fine di attrarre un maggior numero di imprese tenute alla contribuzione), ponendo, così, il rischio di porre l’intero onere economico della contribuzione (o almeno una parte estremamente rilevante) per il finanziamento di ART proprio sulle imprese di spedizione.

Pertanto nell’imminenza della scadenza di pagamento la Federazione auspica, come già a gran voce e in diverse occasioni dalla nostra Confederazione Confetra, che la Presidenza del Consiglio dei Ministri intervenga, se non già sospendendo l’obbligo di versamento, avviando un processo di riforma per un cambiamento normativo che faccia ordine tra le attività liberalizzate e le attività regolate, tra le quali le spedizioni non sono e non possono essere annoverate in stretta applicazione dell’ordinamento dell’Unione europea.

In aggiunta alle iniziative già avviate a livello Confederale la Federazione si riserva di agire nelle sedi competenti, ivi incluse il Parlamento Italiano e la Commissione europea”.

Dragaggi Livorno

Dieci mesi perduti, che sono un’eternità per i tempi con i quali evolve la logistica. Il tutto, secondo la stessa AdSP, per una interpretazione al di fuori di ogni logica operativa e di ogni riconosciuta esigenza di fare presto e bene. Al momento in cui andiamo in stampa l’autorizzazione che annulla lo stop non è ancora arrivata: è stata solo preannunciata ufficiosamente. Altro tempo perso per chi non ha tempo. Da parte sua l’AdSP non commenta: conferma solo di aver già elaborato da un anno il bando

di gara per assegnare i dragaggi, più che urgenti specie in Darsena Toscana e nel canale di accesso. Un privato forse avrebbe già mandato in tribunale gli uffici regionali per capire se c’è stato solo eccesso di fantasia, eccesso di garantismo o semplicemente la paura che in tutti gli enti pubblici serpeggia quando si tratta di firmare un atto importante.

Tiremm’innanz, come disse

quell’eroe del Risorgimento portato al patibolo. Di tempi che si allungano il comandante dei piloti Marino Biancotti ne ha citati anche altri. Come gli eterni lavori di attivazione del microtunnel al Marzocco, quelli dello sblocco a mare del canale dei Navicelli - con la foce armata che la Regione ha realizzato anni fa per poi abbandonare il tutto - con relativa diatriba più che annosa sul ponte del Calambrone. Sul bacino di carenaggio

che continua ad essere una darsena (da anni utilizzata solo per una nave sequestrata - è già stato scritto altre volte. E così del “Marina” nel Mediceo, del trasferimento del TCO, della vicenda Porto 2000. Colpe? La burocrazia, l’incrocio di competenze, l’incertezza su queste ultime, le leggi che si elidono... Non sta a noi attribuirle, possiamo solo registrare. Ma che amarezza, in un porto che potrebbe essere tra i più efficienti d’Italia...



LIBRI RICEVUTI

(di Antonio Fulvi)

“Storia Militare” “I bombardieri finlandesi (1939-1944)” n.355, anno XXXI



La copertina del numero di aprile scorso, che riportiamo, elenca i temi principali di questo numero della ricca e prestigiosa rivista, fondata dall’allora ex comandante dei Mas Erminio Bagnasco - recentemente scomparso - arrivata al trentunesimo anno e oggi portata avanti anche dal figlio Stefano.

Proprio Stefano Bagnasco ha dedicato ben 12 pagine di questo numero nella storia nella Regia Marina e dopo di Luigi Fulvi, una carriera singolare perché sviluppata - sempre da ufficiale di Marina - sia in mare

che in terra: in quest’ultima veste come ufficiale del battaglione San Marco, i corrispettivi italiani dei Marines. L’ufficiale fu protagonista anche di alcuni importanti fatti bellici, che gli hanno valso sei medaglie al valor militare. Tra questi il siluramento dell’incrociatore inglese Bonaventure al largo di Creta, come ufficiale in seconda del sommergibile “Ambra” al comando del tenente di vascello Mario Arillo (poi medaglia d’oro della X Mas). A sua volta come comandante in seconda del cacciatorpediniere “Gioberti” fu silurato e affondato al largo di La Spezia un mese prima della fine della guerra. L’ufficiale è stato tra i pochi venuti dal complemento a raggiungere il massimo grado in Marina, quello dell’ammiraglio di squadra.

Mi sono dilungato (e i lettori mi scuseranno) sulla storia di questo ufficiale per una forma di orgoglio familiare, in quanto era mio padre, scomparso nel 1991 a soli 78 anni. Il volume di Storia Militare - una settantina di pagine tutte riccamente illustrate - riporta anche una documentata e inedita storia della malavita a Genova scoppiata dopo la fine della guerra, tra il 44 e il 45 ed attribuita in gran parte alle truppe tedesche in ritirata. Altri interessanti servizi sui cacciatorpediniere Usa progettati e costruiti per la scorta convogli durante la guerra, e in parte confluiti poi anche nelle marine postbelliche tra le quali quella italiana.



Roma, 10-11 maggio 2023

