

Alla Capitaneria Di Porto Di Napoli Domanda Per Rinnovo

L'Opera è aggiornata con: - il D.L.vo 3 novembre 2017, n. 229, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 23 del 29 gennaio 2018, recante revisione ed integrazione del Codice della nautica da diporto.

L'edizione digitale del codice tributario inserita nella collana "Codici digitali per il professionista" viene messa in commercio dopo la conversione dei decreti del fare e sul lavoro che hanno apportato diversi cambiamenti alla normativa fiscale. Per venire incontro alle esigenze del professionista, il codice tributario versione e-book verrà posto in vendita ogni quattro mesi e precisamente a ottobre; a febbraio e a giugno, garantendo in questo modo un aggiornamento costante e la portabilità sui devices, condizione ormai indispensabile per i professionisti. La nuova edizione del codice tributario ha recepito le modifiche apportate dai recenti provvedimenti fra i quali segnaliamo: il D.M. 14 gennaio 2014. Compensazione di crediti con somme dovute in base agli istituti definatori della pretesa tributaria e deflativi del contenzioso tributario; la L. 27 dicembre 2013, n. 147, legge di stabilità 2014, che, fra le altre modifiche, ha inserito la nuova IUC – imposta unica comunale, formata dall'imposta municipale propria (IMU), di natura patrimoniale e di una componente riferita ai servizi, che si articola nel tributo per i servizi indivisibili (TASI); il D.L. 12 settembre 2013, n. 104, convertito, con modificazioni, nella L. 8 novembre 2013, n. 128, che ha fra l'altro, innalzato a 200 euro il precedente importo di 168 euro, previsto nell'allegato al D.P.R. n. 131/1986, sul registro; il D.L. 31 agosto 2013, n. 102. Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, convertito, con modificazioni, nella L. 28 ottobre 2013, n. 124, che ha dettato disposizioni in tema di IMU. Si segnalano altresì il D.L. 28 gennaio 2014, n. 4. Disposizioni urgenti in materia di emersione e rientro di capitali detenuti all'estero ed il D.L. 6 marzo 2014, n. 16. La Capitaneria di porto a Civitavecchia ha subito nella sua lunga storia profondi cambiamenti per adeguarsi all'evoluzione del contesto politico, industriale, economico e sociale del territorio. Il libro ripercorre la storia dell'autorità marittima nel porto di Roma, dalla progettazione di quest'ultimo ad opera dell'imperatore Traiano, attraversando gli anni dell'amministrazione pontificia, fino a quando, il 16 settembre 1870, quattro giorni prima della cosiddetta "breccia di Porta Pia", la squadra navale italiana sbarcò nel porto di Civitavecchia ed occupò il primo edificio pubblico di valore strategico: la Capitania di porto pontificia. Con l'annessione di Civitavecchia al Regno d'Italia, la locale amministrazione marittima divenne a tutti gli effetti la Capitaneria di porto, che tutt'oggi presta il suo servizio a beneficio della comunità. Attraverso un linguaggio di sintesi, nei sei capitoli che compongono il volume si ripercorrono i principali momenti di questo lungo periodo, aggiungendo un tassello significativo alla storia di Civitavecchia e tratteggiando i profili di alcuni protagonisti raccontandone aneddoti curiosi così come episodi divenuti celebri.

Il mare, i laghi, i fiumi sono stati per l'uomo le prime vie di comunicazione. Nell'antichità, l'uomo, nel suo peregrinare per mare alla scoperta di nuovi mondi e per le sue conquiste e commerci, aveva necessità di zone di approdo dove potersi approvvigionare di cibo ed acqua potabile. Il primo insediamento di quella che sarà la città di Bari aveva entrambe queste due condizioni di vita: acqua ed insenature per il ricovero di natanti. La storia ci dice, infatti, di un corso d'acqua, cui fu dato il nome di Barion o Barione (come anche attestato dall'effigie che appare su antiche monete della città). Ancora oggi vediamo la città vecchia costruita con il suo antico porto su un promontorio roccioso, che, allo spirare dei venti del primo o del quarto quadrante, permetteva alle navi di rifugiarsi nelle rade ad occidente o ad oriente di esso. Si può quindi ritenere che le origini della città e del porto coincidono.

Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171 Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172. GU n. 202 del 31-8-2005 - Suppl. Ordinario n. 148 Il testo consolidato 2020 del Decreto legislativo 18 luglio 2005 n. 171 "Codice della Nautica da Diporto", tiene conto delle modifiche e abrogazioni dal 2005 a Dicembre 2020. _____ Ed. 5.0 Dicembre 2020 - Decreto Legislativo 12 novembre 2020 n. 160 Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1, comma 5, della legge 7 ottobre 2015, n. 167. (GU n.304 del 07.12-2020) Ed. 4.0 Giugno 2020: - Legge 28 febbraio 2020, n. 8 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica (in SO n.10, relativo alla G.U. 29/02/2020, n.51) - Decreto-Legge 30 dicembre 2019, n. 162 Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica. (in G.U. 31/12/2019, n.305), convertito con modificazioni dalla L. 28 febbraio 2020, n. 8 (in S.O. n. 10, relativo alla G.U. 29/02/2020, n. 51) Ed. 3.0 Settembre 2019 - Decreto 2 maggio 2019 Determinazione del gettone di presenza da attribuire ai componenti delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche. (G.U. 10/06/2019, n.134) - Legge 24 luglio 2019 n. 73 Modifiche di termini in materia di obbligo di patente nautica e di formazione al salvamento acquatico. (G.U. 02/08/2019, n.180) Ed 2.1 Agosto 2018 - Decreto 29 maggio 2018 Aggiornamento ISTAT degli importi dei diritti e dei compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto. (GU Serie Generale n.177 del 01-08-2018) Ed 2.0 Febbraio 2018 - Decreto Legislativo 3 novembre 2017 n. 229 Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167. (GU Serie Generale n.23 del 29-01-2018)

CAESAREM VEHIS La Capitaneria di porto nel monumentale porto di Civitavecchia Logo
365.1016

Al largo delle coste italiane, davanti a spiagge affollate di bagnanti e in tratti battuti quotidianamente dai pescherecci, giacciono navi cariche di rifiuti tossici e radioattivi, affondate dalla mafia. I primi sospetti risalgono al 1994, ma è con le rivelazioni, dieci anni dopo, del boss pentito della 'ndrangheta Francesco Fonti che la questione esplode. Fonti indica infatti la zona davanti a Cetraro, lungo la costa tirrenica della Calabria, dove da anni si registrano valori allarmanti nelle incidenze di alcuni tumori, come un sito di affondamenti criminali. Le indagini partono, ma subito la notizia viene smentita anche da alte cariche dello Stato. L'ennesimo caso montato da media irresponsabili? Riccardo Bocca, che dal 2004 si espone denunciando i lati oscuri di questa vicenda, dimostra definitivamente in questo libro che non si tratta di un'ipotesi assurda: le navi ci sono e sono tante. Un sistema clandestino di smaltimento dei rifiuti al quale partecipano cosche, aziende, armatori, Servizi segreti. Chi cerca la verità viene depistato, fermato per vie ufficiali o, come il capitano Natale De Grazia, muore misteriosamente. Intanto nuovi documenti - pubblicati qui per la prima

volta - mostrano che il governo italiano ha pagato il pentito Fonti, per collaborazioni segrete. Un'inchiesta forte, per non permettere che un grande disastro internazionale venga insabbiato.

L'opera, aggiornata con la sezione QUESTIONI GIURISPRUDENZIALI dove i quesiti trovano la risposta nelle pronunce dei magistrati, analizza nel dettaglio tutte le problematiche relative ai beni demaniali siano essi necessari che accidentali. Per stabilire il carattere demaniale devono concorrere due criteri: l'uno giuridico funzionale della destinazione all'uso pubblico (quoad usum), l'altro materiale dell'appartenenza ad un Ente Pubblico territoriale (quoad proprietatem). Il carattere della demanialità esprime il connotato della duplice appartenenza di servizio, rispettivamente alla collettività ed al suo ente esponenziale. Ne consegue che la titolarità dei beni demaniali allo Stato o agli altri enti territoriali non rileva solo sul piano della proprietà, ma comporta per l'ente titolare anche la sussistenza di oneri di governance finalizzati, da un lato, ad assicurare il mantenimento delle specifiche rilevanti caratteristiche del bene e la sua concreta possibilità di fruizione, mentre dall'altro, a rendere effettive le varie forme di godimento e di uso pubblico del bene stesso. Si analizzano gli strumenti giuridici che regolano i vari diritti nel regime dei beni demaniali. A partire dall'accessione per alluvione o per avulsione o altre particolarità, si arriva a trattare i diritti scaturenti da locazione, uso, usucapione, servitù ecc. Si approfondiscono gli aspetti riguardanti i beni patrimoniali dello Stato e degli Enti comprensivo del loro regime giuridico che ne regolano la disponibilità, la concessione e l'utilizzo. - Elementi distintivi dei beni demaniali: demanio necessario e accidentale - Il demanio e la responsabilità della p.a. da fatto illecito ex art. 2051 c.c. - Inizio e cessazione della demanialità - Alluvione - Alluvione impropria - Avulsione - Isole e unioni di terra nei letti di fiumi o torrenti - Inalveamento - Usucapione - Servitù - Espropriazione per pubblica utilità - Confisca penale - Confisca quale misura di prevenzione - Confisca a favore del Ministero della difesa - Requisizione - Indisponibilità, intrasmissibilità, imprescrittibilità, inespropriabilità - Diritti reali a favore di terzi - Dismissione - Privatizzazione previa trasformazione in s.p.a. - Privatizzazione e piano di alienazione - Fondi demaniali attigui a proprietà altrui - L'uso dei beni demaniali: uso comune, uso speciale, uso eccezionale - Valorizzazione dei beni demaniali: privatizzazione e cartolarizzazione - Un particolare regime concessorio: il couso - L'uso statale del bene privato: le locazioni passive - Elementi distintivi dei beni patrimoniali: patrimonio disponibile e indisponibile - Inizio e cessazione dell'indisponibilità - Amministrazione ed utilizzo - Concessioni - Il recupero delle indennità o dei canoni da parte del demanio per l'occupazione e/o l'utilizzazione di beni immobili - Il rilascio di un bene appartenente al patrimonio disponibile: ordinanza di sgombero in via di autotutela esecutiva - La normativa a tutela dei beni mobili o immobili di particolare significato ed interesse artistico o storico e l'esercizio del diritto di prelazione Michele Iaselli, Avvocato. Docente a contratto Informatica giuridica alla LUISS - Facoltà di Giurisprudenza. Funzionario del Ministero della Difesa - 10° Reparto Infrastrutture con incarico di Capo Ufficio Demanio e Servitù Militari. Presidente dell'Associazione Nazionale per la Difesa della Privacy. Autore e coautore di numerosi articoli e volumi.

Correva il 14 marzo 1962 quando l'Hedia, un mercantile di 4 mila tonnellate varato nel 1915, battente bandiera liberiana ma di proprietà sotto copertura, della Compagnia Naviera General S.A. di Panama con recapito a Lugano presso il Banco di Roma, con diciannove marinai italiani e un gallese a bordo, scomparve al largo delle coste dell'Africa Settentrionale. Un messaggio radio lanciato dal comandante Federico Agostinelli di Fano, riferiva che la nave stava attraversando una tempesta forza 8. Il presunto naufragio della Hedia fu immediatamente accompagnato da voci contraddittorie, sospetti e soprattutto misteri. Alcuni ipotizzarono perfino il siluramento da parte di unità della marina militare francese, impegnata nel Mediterraneo a stroncare il rifornimento di armi al Fronte di Liberazione Algerino, magari frutto di un tragico errore.

Il volume 2013 presenta notizie provenienti da tutta la regione Toscana, sia su progetti archeologici già avviati sia sulle nuove ricerche. La sezione dei Saggi accoglie studi di archeologia urbana, ricerche archeologiche in siti di età romana, un contributo dedicato alla fotointerpretazione aerea del territorio di Vetulonia-Castiglione della Pescaia e ben quattro contributi inerenti le indagini archeologiche nell'arcipelago toscano. La sezione delle Notizie, contiene schede sulle ricerche della Soprintendenza o date in concessione a cooperative private che operano nel campo dell'archeologia. Le schede, con una carta iniziale dove sono segnati i siti oggetto di studio, sono divise per province e contengono anche notizie sugli eventi, mostre, incontri di studio, attività didattiche ecc. che hanno avuto luogo nel 2013.

[Copyright: 85700403418e3a09fc7daa5092044e04](https://www.copyright.com/85700403418e3a09fc7daa5092044e04)