



L'Avvisatore

1 luglio 2020

marittimo

EURO
OMPIGGIO



Quindicinale indipendente di informazioni marittime e turistiche, economia mercantile, politiche dei trasporti e dell'ambiente, attività marinare e pesca

CARONTE & TOURIST



LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VEICOLI



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Il solo comparto turistico nel nostro Paese, secondo le più recenti rilevazioni, produce 2,2 milioni di posti di lavoro

Economia del mare, un pilastro dell'Ue

Il rapporto della Commissione: il settore assomma un fatturato annuo, sottostimato, di 750 miliardi di euro

Port Authority

Rinascita gourmet per Sant'Erasmo



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

La Blue Economy, nonostante una cronica sottovalutazione del suo impatto in settori come quello del turismo (5 milioni di occupati complessivi secondo l'Unione europea, 2,2 milioni di addetti secondo le più recenti rilevazioni in Italia a fronte di un peso occupazionale del turismo superiore ai 3,5 milioni) e quello dell'industria cantieristica, il cui fatturato è palesemente sottostimato, si conferma uno dei pilastri sui quali i Paesi dell'Unione europea sono chiamati a costruire il loro futuro. Secondo il rapporto della Commissione Ue, l'economia del mare (o quantomeno quella parte di econo-

mia del mare che l'Unione riconduce al comune denominatore Blue) assomma un fatturato superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati regolarmente registrati con contratti di lavoro con una crescita di oltre il 15% nel decennio 2009 - 2018. Il 58% della Blue Economy è controllato in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia, ma a segnare tassi di crescita superiori al 50% negli ultimi dieci anni sono Irlanda, Portogallo e Malta seguiti a ruota (con incrementi di GVA superiori al 30%) da Belgio, Polonia e Svezia.



a pagina 3

L'intervento di Pino Musolino all'evento organizzato dal Propeller Club di Palermo

Presidenti delle AdSP sotto attacco e pochi finanziamenti "I porti italiani stanno rischiando di morire di burocrazia"

Sebastiano D'Agostino

I porti rischiano di morire di burocrazia tra la disattenzione del cluster marittimo e del governo. Un attacco a tutto campo quello sferrato da Pino Musolino (nella foto), presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale (Venezia e Chioggia), durante il Sicily Shipping Days, webinar dal titolo "The Mediterranean



Challenge post Covid-19" organizzato dall'International Propeller Club di Palermo, in collaborazione con la sezione di Catania e sotto il patrocinio del Ministero dei Trasporti, che si è svolto il 25 e 26 giugno sulla piattaforma LinkedIn. Musolino è intervenuto solo parzialmente sulla vicenda che lo ha toccato da vicino, la bocciatura del bilancio consuntivo dell'AdSP veneta

a pagina 2

In Italia la ferrovia Torino-Lione e la galleria del Brennero

La Corte dei Conti Ue lancia l'allarme Sono a rischio 5 degli 8 corridoi Ten-T

Giacomo D'Orsa

Tirrenia
Tour con lo sconto per i turisti che scelgono la Sicilia

Marco Di Giovanni a pag. 5

Cinque su otto corridoi di trasporto trans-europei Ten-T rischiano di non tagliare il traguardo entro i tempi preventivati vanificando l'obiettivo di favorire i traffici all'interno dell'Europa comunitaria con modalità più competitive e rispettose dell'ambiente. Lo dice la Corte dei Conti Ue.

a pagina 5

Un tavolo tecnico per i progetti sullo scalo agrigentino

Porto Empedocle punta al rilancio

Daniilo Giacalone

Rilancio e promozione dei lavori per lo sviluppo dell'area portuale di Porto Empedocle. Questi i temi affrontati in un tavolo tecnico tra il sindaco Ida Carmina, il viceministro alle Infrastrutture Giancarlo Cancelleri, il presidente AdSP del Mare di Sicilia Occidentale Pasquale Monti e i rappresentanti delle istituzioni interessate.

a pagina 6

L'Avvisatore
Marittimo

È ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Istituite con decreto del ministro del Mezzogiorno le Zes Occidentale e Orientale

In Sicilia partono le Zone economiche speciali

Michelangelo Milazzo

Il ministro del Mezzogiorno Giuseppe Provenzano ha firmato il decreto che istituisce le due Zone economiche speciali in Sicilia: si tratta di ampie fasce di territorio nel quale scattano incentivi fiscali e credito d'imposta per gli investimenti fino a 50 milioni di euro previsti da una legge del 2017 e un consistente regime di sem-

plicazioni. L'area complessiva interessata è di quasi 6 mila ettari. "L'obiettivo - spiega il ministro - è di attrarre investimenti in particolar modo nell'ambito dell'economia portuale in settori come logistica, trasporti e commercio attraverso una drastica semplificazione amministrativa e la possibilità di accedere a forti sgravi fiscali".

a pagina 6



Naviservice s.r.l.
Shipping Agency & Forwarding

Tel. +39 091.320057
www.naviservice.com
E-mail: mail@naviservice.com

Palermo, Milazzo, Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo, Porto Empedocle

Rapidità, Relax e Risparmio in formato famiglia!
www.carontetourist.it

Novità SALERNO PALERMO
SALERNO MESSINA

CARONTE & TOURIST
Le autostrade d'amare

PortItalia s.r.l.

Porto di Palermo
via Francesco Crispi
Banchina Puntone
Tel. 091361060/61
Fax 091361581
e-mail: info@portitalia.eu
Site internet: www.portitalia.eu
Porto di Termini Imerese

Servizi

Imbarco, sbarco, movimentazione containers, semirimorchi, mezzi pesanti, autovetture, merci varie; facchinaggio e assistenza passeggeri; rizzaggio, derizzazione e taccaggio mezzi pesanti, autovetture e containers

MAGAZZINI GENERALI SCARL IMPRESA PORTUALE



CARICATORE TIRRENIA
GESTIONE DEPOSITO FRANCO
DEPOSITO I.V.A.

PALERMO - VIA FILIPPO PATTI, 25
TEL 091 587893 - FAX 091 589098
info@magazzinigeneralipalermo.com
www.magazzinigeneralipalermo.com

Secondo il presidente dell'AdSP di Venezia e Chioggia, cluster marittimo e governo non fanno abbastanza per la portualità

"I porti rischiano di morire di burocrazia"

Lo sfogo di Pino Musolino durante il "Sicily Shipping Day" organizzato sul web dal Propeller Club di Palermo

Sebastiano D'Agostino

I porti rischiano di morire di burocrazia tra la disattenzione del cluster marittimo e del governo. Un attacco a tutto campo quello sferrato da Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale (Venezia e Chioggia), durante il Sicily Shipping Day, webinar dal titolo "The Mediterranean Challenge post Covid-19" - organizzato dall'International Propeller Club di Palermo, in collaborazione con la sezione di Catania e sotto il patrocinio del Ministero dei Trasporti, che si è svolto il 25 e 26 giugno sulla piattaforma LinkedIn.

Musolino è intervenuto solo parzialmente sulla vicenda che lo ha toccato da vicino, la bocciatura del bilancio consuntivo dell'Autorità portuale di Venezia, respinto in Comitato di gestione dal voto contrario di Regione e Città Metropolitana. Ma principalmente le sue critiche sono state rivolte agli operatori del settore marittimo e al governo. Secondo il presidente dell'AdSP alla fine del quadriennio delle presidenze scelte dall'ex ministro Delrio, le nomine ricadano su profili di burocrati, piuttosto che su profili imprenditoriali. "Otto su sedici presidenti massacrati in Italia, le stesse proporzioni significherebbero 3 mila sindaci sotto provvedimenti ispettivi e di sospensione" ha spiegato. "Dal



punto di vista statistico è il lavoro pubblico più pericoloso attualmente in Italia. Quale manager del settore privato che conosce i porti - si è chiesto - sarà disponibile la prossima volta a fare il presidente in una AdSP?". Da qui Musolino è partito con un primo attacco diretto al cluster marittimo nazionale che "dovrebbe cominciare a farsi sentire di più, non per tutelare il 16 presidenti di Autorità di Sistema portuale, ma per tutelare la dignità di un ruolo fondamentale in un Paese che è grande produttore manifatturiero non ha una materia prima e se ne approvvigiona attraverso i porti". Il secondo attacco, più duro, diretto al governo ha riguardato la vicenda Ali-

talia: "Non si trovano i fondi per finanziare iniziative a sostegno del cluster portuale che costerebbero meno di 100 milioni di euro" quando invece "lo Stato ha dato 3 miliardi a quel polmone con bacilli che è Alitalia". "L'importanza dei porti si dimostra in fatti concludenti mentre nella discussione della stesura del Rilancio Italia, trovarono 24 milioni per l'ormeggio e 6 milioni per tutte le 16 Autorità di Sistema portuale". Tornando al caso del porto di Venezia, secondo Musolino mette in luce ancora di più quanto la burocrazia stia bloccando i porti: "Perdiamo tempo con un bilancio non ha ricevuto nessuna osservazione dai Revisori dei Conti, è stato approvato da tutto l'or-

ganismo di partenariato: stiamo lasciando a due carneadi di uccidere un porto che dà lavoro a 22 mila lavoratori, 1.269 imprese e vale annualmente 6 miliardi per il paese." Sulla vicenda era intervenuto anche il presidente di Feragenti Gian Enzo Duci: "Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di autorità di sistema portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da 'mozioni di sfiducia' o da provvedimenti giudiziari". Secondo Duci la bocciatura del bilancio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, a meno di due

settimane dalla decapitazione del porto di Trieste, pesanti perplessità. "Sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai 'siluri' che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali". "Già 8 porti su 15 sono entrati nel frullatore di sfiducia o di inchieste giudiziarie", ha sottolineato Duci in una nota. "Nel caso specifico di Venezia - prosegue - il bilancio sul quale aveva dato parere favorevole a maggioranza l'organismo di partenariato e quindi le categorie imprenditoriali che in esso sono rappresentate, quindi i revisori dei conti, è stato bocciato per il voto contrario del comitato di gestione nel quale sono rappresentate le Istituzioni locali. Una scelta che per legge deve essere motivata dall'emergere di precise inadempienze e violazioni". "Nel momento in cui i porti dovrebbero imprimere una spinta decisiva al rilancio del sistema Paese, incidendo in modo determinante sul sistema produttivo, così come sul settore turistico, la nuova ondata di sfiducia non soffia propriamente nelle vele del sistema portuale un vento che fa vincere le regate al Paese - conclude -. E come operatori del settore questo degrado non può non sollevare crescenti preoccupazioni".

Aniformar: "Anello di un intero processo produttivo"

Riparte la formazione per i marittimi Erano in attesa oltre 25 mila lavoratori

Michele D'Amico

Riparte, dopo circa tre mesi di stop, l'attività di formazione per i marittimi. Un via libera tanto atteso, per la sopravvivenza dell'intero settore, giunto al termine di un'attenta interpretazione, dell'ultimo Dpcm del presidente del Consiglio, da parte del Ministero dei Trasporti. Un'azione chiarificatrice, portata avanti in prima persona dal sottosegretario Roberto Traversi, nei confronti del Comando generale delle Capitanerie, che ha sbloccato di fatto l'emanazione della circolare per autorizzare i centri a riprendere l'attività di formazione, in presenza, a partire dal 15 giugno.

"Ritorniamo finalmente a lavorare, nel rispetto di tutti i protocolli sanitari previsti per il contenimento della diffusione del Covid-19, ovvero limitazioni di spazio, distanziamento sociale e incremento delle sanificazioni", riferisce il comandante Manuel Tavilla, presidente di Aniformar (Associazione nazionale italiana formatori marittimi), soddisfatto di certo per la prima inversione di rotta, ma già pronto a puntare verso un secondo importante obiettivo. "Nei prossimi giorni ci impegneremo per ottenere

l'autorizzazione alla formazione a distanza. Non ci possiamo più permettere di non avere un'alternativa alla nostra operatività e, secondo le stime di Confitarma e Assoarmatori, che ringraziamo per il loro continuo supporto, nei prossimi mesi avremo oltre 25 mila marittimi da formare in breve tempo", rincarà.

"La formazione marittima è un piccolo anello, ma molto importante, di un intero processo produttivo, perché se non lavoriamo non riusciamo a qualificare i marittimi, che a loro volta non possono navigare, con ripercussioni per tutto l'armamento. Armamento che - rimarca Tavilla - non è costituito solo da navi passeggeri, ma anche da chimichiere, petroliere, navi porta contenitori, navi ro-ro. Insomma, tutto il mondo marittimo ha necessità di personale qualificato ai sensi della norma nazionale". Infine, due note positive. "In dieci anni, è la prima volta che riceviamo un riscontro dalla componente politica", riconosce Tavilla, ringraziando al contempo il Comando generale per aver inserito Aniformar tra i destinatari dell'ultima circolare.

Mattioli (Confitarma): "Si colga l'occasione per semplificare le procedure obsolete"

Bruxelles proroga il Registro fino al 2023

Entro 7 mesi l'Italia dovrà adeguare le norme sugli aiuti al trasporto marittimo

Salvo Vaglica

La Commissione Europea, in base alla norma dell'UE in materia di aiuti di Stato, ha autorizzato la proroga sino alla fine del 2023 di varie misure di sostegno italiane al trasporto marittimo nell'ambito del Registro Internazionale, regime istituito dalla legge n. 30 del 1998 che assicura benefici fiscali e previdenziali e nel quale sono iscritte navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

Il via libera è stato accordato dalla Commissione su impegno da parte dell'Italia ad una serie di modifiche alle norme che regolano il Registro Internazionale per evitare distorsioni della concorrenza e per prevenire qualsiasi discriminazione tra compagnie di navigazione e registri di altri Stati dello Spazio Economico Europeo. In particolare, l'Italia si è impegnata ad assicurare che la riduzione dell'Imposta sul Reddito delle Società (IRES) applicata alle compagnie di navigazione che aderiscono al Registro Internazionale sarà applicata ai ricavi delle compagnie di navigazione derivanti dalle attività di trasporto marittimo, come il trasporto merci e passeggeri, ad altri ricavi accessori strettamente correlati



alle attività di trasporto marittimo (sino ad un massimo del 50% delle entrate d'esercizio di una nave, ai ricavi - sulla base di determinate condizioni - prodotti da attività di rimorchio e di dragaggio nonché - sulla base di determinate condizioni - ai ricavi derivanti dalle attività di cessione a noleggio e alle attività di noleggio a tempo e a viaggio.

Inoltre la Commissione Europea ha precisato che il regime italiano, così come emendato e approvato oggi, prevede che se una compagnia di navigazione vuole beneficiare del regime del Registro Internazionale, almeno una parte maggioritaria della sua flotta deve battere bandiera di uno Stato dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo. Bruxelles ha

specificato che, a tal proposito, le autorità italiane si sono impegnate ad estendere i benefici del regime a tutte le navi ammissibili che battono una bandiera SEE. L'Italia avrà 7 mesi di tempo a partire dalla decisione odierna della Commissione UE per adeguare le norme che regolano tale regime.

E Confitarma esprime apprezzamento per la decisione. "La proroga - afferma Mario Mattioli (nella foto), presidente di Confitarma - è di fondamentale importanza per la competitività dell'industria marittima genuinamente radicata sul nostro territorio. E' quindi essenziale che la nostra Amministrazione si adoperi prontamente per applicare i contenuti della decisione della Commissione europea. Auspico anche - conclude il presidente di Confitarma - che finalmente si colga l'occasione per introdurre semplificazioni di procedure obsolete che a tutt'oggi gravano sulle navi di bandiera italiana, migliorando la competitività del Registro internazionale anche rispetto ad altri registri europei. Interventi a costo zero che, come è noto, Confitarma richiede da vari anni e che ha recentemente sollecitato nell'imminenza del decreto in materia di semplificazioni di prossima emanazione".



Pennino
Trasporti
S.p.A.

TRASPORTI NAZIONALI
GIORNALIERO PER NAPOLI
E PROVINCIA E VICEVERSA
DEPOSITO E DISTRIBUZIONE

Sede legale: Molo Piave, Porto di Palermo
Tel. 091331867 - Fax 091588059

Sede operativa: Area intermodale porto di Palermo
via Francesco Crispi - Tel. 091583629 - Fax 091332442

Sede operativa Napoli: via Gianturco, 98/A
www.penninotrasporti.com - penninotrasp@virgilio.it



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Via dei Mille, 20
98057 - Milazzo (ME)
Tel./Fax 090 9281471
www.ngi-spa.it

Soluzioni & Servizi Ambientali s.r.l.
Smaltimento rifiuti speciali e pericolosi



Le Soluzioni e Servizi Ambientali srl azienda certificata ISO 9001 e 14001 opera nel settore dei Rifiuti da oltre 25 anni. Concessionaria del servizio ritiro trasporto e conferimento dei rifiuti pericolosi e non pericolosi solidi e liquidi delle Unità in transito porto di Trapani con mezzi e attrezzature all'avanguardia. Associata ad Ansep Unitam Associazione Nazio-

nale Servizi Ecologici Portuali a tutela dell'ambiente marino.

Soluzioni Servizi Ambientali srl
Via Pantelleria, 102/A - Trapani
Tel. 0923.563513
soluzioniserviziambientali@gmail.com
Autoparco e logistica:
Via Marsala, 377 - Trapani
Tel. 0923.1986004
soluzioniprocedure@gmail.com

La sottovalutazione riguarda i porti, il turismo marittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri

Più blue economy nel futuro dell'Europa

Secondo la Commissione Ue il settore, sottostimato, vanta 5 milioni di occupati e 750 miliardi di fatturato

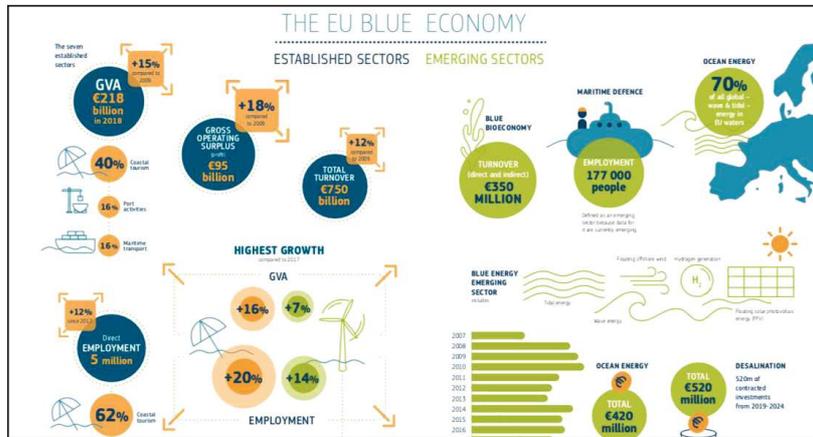
Alessia Spataro

La Blue Economy, nonostante una cronica sottovalutazione del suo impatto in settori come quello del turismo (5 milioni di occupati complessivi secondo la Ue, 2,2 milioni di addetti secondo le più recenti rilevazioni in Italia a fronte di un peso occupazionale del turismo superiore ai 3,5 milioni) e quello dell'industria cantieristica, il cui fatturato è palesemente sottostimato, si conferma uno dei pilastri sui quali i Paesi dell'Unione europea sono chiamati a costruire il loro futuro.

Secondo il rapporto della Commissione Ue, l'economia del mare (o quantomeno quella parte di economia del mare che l'Unione riconduce al comune denominatore Blue) assomma un fatturato superiore ai 750 miliardi di euro, con un Gross Value Added (GVA) di 218 miliardi e utili per 94 miliardi. Cinque milioni gli occupati regolarmente registrati con contratti di lavoro con una crescita di oltre il 15% nel decennio 2009 - 2018.

Il 58% della Blue Economy è controllato in Europa da Spagna, Germania, Italia e Francia, ma a segnare tassi di crescita superiori al 50% negli ultimi dieci anni sono Irlanda, Portogallo e Malta seguiti a ruota (con incrementi di GVA superiori al 30%) da Belgio, Polonia e Svezia.

Anche il rapporto 2020, che si riferisce



ai dati di sintesi del 2018, "soffre - sottolinea Giulio Sapelli, presidente di BlueMonitorLab, il centro studi italiano sulla Blue Economy - di un'ormai cronica sottovalutazione e dell'esclusione di intere filiere di economia blue dal computo complessivo anche relativo all'impatto sul PIL".

La sottovalutazione riguarda i porti e il loro impatto diretto e indiretto sulle economie nazionali e su quella continentale, l'estesa fascia di turismo mar-

rittimo non riconducibile alla pura attività alberghiera, i cantieri (nel computo di fatturato che è relativo al periodo pre-Covid, l'impatto degli ordini per nuove navi da crociera è considerato in percentuale minima). Sono poi ignorate attività indotte, anche nel settore logistico, degli approvvigionamenti, della ricerca, della difesa dell'ambiente che sono proposti nel rapporto Ue più come enunciazioni che come effettivi driver di fatturato e oc-

cupazione.

"Il focus del rapporto su nuovi settori di attività - ribadisce BlueMonitorLab - e sulla loro crescita conferma l'impressione di un comparto complessivamente immaturo, che presenta (e in ciò si giustifica anche l'impegno della Banca Europea per gli investimenti nella Blueinvest Platform) enormi potenzialità di sviluppo". Su queste attività il rapporto transita... a volo d'uccello, comprendendo fra le nuove

attività, quelle relative alla difesa (177.000 occupati in un settore destinato secondo tutti gli studi di geopolitica a posizionarsi negli anni a venire su una vera e propria linea del fronte sia commerciale, relativa al confronto Usa-Cina, sia militare, e per quanto concerne fenomeni come l'immigrazione clandestina e il traffico di esseri umani); oppure quelle relative all'energia prodotta dal mare e in mare (420 milioni di fatturato) o i desalinizzatori (contratti in essere per 520 milioni). Ancora una volta il Rapporto della Commissione appare come un canovaccio utile, ma ancora, da scrivere per completare caselle vuote o decisamente ignorate specie quelle relative alle connessioni fra Blue Economy e il sistema economico e produttivo complessivo dei paesi europei. Basti pensare all'assoluta sottovalutazione delle tematiche relative alla portualità turistica e alla nautica da diporto, al tema delle difese delle coste, della protezione dall'inquinamento, o dell'high tech applicata alla Blue Economy, anche attraverso un sistema in forte sviluppo di start up. Nel rapporto è anche contenuto un allarme ambientalista estremo relativo al cambiamento climatico che potrebbe indurre, anche a causa dell'innalzamento del livello del mare, ma specialmente delle conseguenze climatiche delle emissioni, un pericolo crescente nel secolo in corso

Le stime sono state fornite da Assiterminal durante l'audizione in Commissione Trasporti della Camera per il Decreto Rilancio

Gianni De Bono

Trasporto merci, quest'anno saranno movimentati 150 milioni di tonnellate e 3 milioni di container teu in meno rispetto ai 500 milioni di tonnellate e 10 milioni di teu del 2019. Peggio il traffico passeggeri che vedrà quest'anno calare del 60% la movimentazione a bordo dei traghetti (31 milioni in totale nel 2019) e del 70% i croceristi (12 milioni nel 2019). Assiterminal, l'associazione italiana dei terminal portuali, ha fornito le sue stime sulle perdite di traffici marittimi conseguenti all'emergenza Coronavirus negli scali del nostro Paese durante l'audizione propedeutica alla conversione in Legge del Decreto Rilancio a cui ha preso parte presso la Commissione Trasporti della Camera

Trasporto merci e passeggeri "affondato" dal Coronavirus Le perdite per quest'anno oscilleranno tra il 20 e il 70%

dei Deputati. Nel corso dell'audizione l'associazione dei terminalisti portuali ha esordito spiegando che da quando è iniziato il lockdown, "periodo durante il quale insieme ad altri attori della logistica non ci siamo mai fermati, la situazione non presenta indicatori di miglioramento e non si riscontrano nel medio periodo previsioni positive". Per quanto riguarda il traffico merci si riscontrano pesanti conseguenze nei porti e terminal commerciali che stanno perdendo dal 20 al 40% rispetto al 2019; unica

eccezione Gioia Tauro (con prevalenza però di attività di transhipment). "Il ritorno a regime sarà molto lento; tutti gli analisti prevedono che gli effetti negativi si dispiegheranno ancora a lungo nel traffico merci, anche con riguardo a quello container, sino al 2021. Tali effetti hanno un impatto diretto sulle aziende terminalistiche diversamente da quanto avviene per il shipping line che possono riequilibrare attraverso economie di scala (blank sailings in combinato con i noli marittimi)". Per Assiterminal la sospensione tem-

poranea e per un breve periodo del pagamento dei canoni concessori risulta del tutto insufficiente e inidonea a tutelare i diritti e la tenuta delle aziende portuali interessate. "Quanto sta avvenendo, imputabile solo a fattori esogeni, impone quantomeno una significativa riduzione di canoni a carico delle imprese", ha affermato l'associazione. L'associazione ha chiesto alcune modifiche alle disposizioni inserite nell'articolo 199 del Decreto Rilancio: "Occorre stabilire per la misura di cui

alla lettera a, c.1 dello stesso articolo, un congruo stanziamento non inferiore ad 80 milioni di euro per il 2020 utilizzando pure gli avanzi di amministrazione delle Adsp; occorre prevedere la possibilità di un pagamento rateizzato sino al 2021 compreso, dei canoni residui determinati al netto delle riduzioni; in coerenza con la normativa euro-unitaria e interna è necessario che ciascuna Adsp verifichi, in contraddittorio con il concessionario, l'equilibrio economico e finanziario sotteso a ciascuna concessione, l'incidenza prospettica dell'evento di forza maggiore, le misure di riequilibrio in riduzione dei canoni anche attraverso un congruo prolungamento della concessione, non inferiore almeno a 24 mesi, ovvero di altre condizioni economicamente rilevanti".

GRIMALDI LINES
Short Sea Services
ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI

Scegliendo la nave come soluzione logistica **RISPARMI FINO AL 50%** rispetto ai costi del trasporto stradale

Genova, Ravenna, Venezia, Savona, Ancona, Livorno, Civitavecchia, Barcellona, Sagunto, Valencia, Porto Torres, Cagliari, Olbia, Salerno, Bari, Brindisi, Palermo, Catania, Tangier, Tunisi, Malta, Imbros, Patras

INFO & PRENOTAZIONI : +39 081 496 777 cargo@grimaldi.napoli.it http://cargo.grimaldi-lines.com

Ecol Sea
SERVIZI PER L'AMBIENTE

La Ecol Sea S.r.l. è un'azienda con certificazione Qualità (ISO 9001), Ambiente (ISO 14001) e Salute e Sicurezza sul lavoro (ISO 18001) che opera nel Porto di Palermo in qualità di concessionaria per il prelievo di acque di sentina, slop, acque nere e rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi prodotti dalle navi. L'azienda è inoltre specializzata in rimozione amianto, anche friabile, e bonifica cisterne e serbatoi. Offre servizi di autopurgo e soluzioni per il trasporto e invio a smaltimento di qualsiasi tipologia di rifiuto.

La Ecol Sea S.r.l. è associata ad Ansep-Unitam, associazione nazionale che raggruppa le aziende di Servizi Ecologici Portuali e di tutela dell'ambiente marino.

Ecol Sea S.r.l.
Via Francesco Guardione, 3
90139 Palermo
Tel. 091 6883130 - Fax 091543468
Web: www.ecolseasrl.it
e-mail: info@ecolseasrl.it

L'Avvisatore
marittimo

Quindicinale indipendente di informazioni marittime, turistiche, economia mercantile, politica dei trasporti e attività marinare

Direttore: Enzo Di Giovanni
Direttore responsabile: Giancarlo Drago
Editrice: Sicily Port Informer
Calata Marinali d'Italia - Edificio Stella Maris - Porto di Palermo
Telefax: +39 0916121138 / Cell. 3357083540
sito web: www.avvisatore.com e-mail: avvisatore@avvisatore.com
Stampa Pittagorica: via Salvatore Pelligrà 6 - 90128 Palermo - tel. +39 091481521

Anno 11 Numero 13 - Spedizione in abbonamento postale - La pubblicità non supera il 45% - Iscritto al Roc Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni al numero: 26067 - Registrazione al Tribunale di Palermo n. 16/11 - Registro Periodici

ITINERARI COMMERCIALI

Caronte & Tourist Isole Minori SpA

LIBIA

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

NORD EUROPA

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

AFRICA ORIENTALE

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AFRICA

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

NORD AMERICA

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AMERICA

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

SUBCONTINENTE INDIANO

4 LUGLIO MSC ESHA YY977R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

11 LUGLIO MSC ESHA YY978R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

18 LUGLIO MSC ESHA YY979R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 LUGLIO MSC ESHA YY980R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

TUNISIA

DA PALERMO PER LA GOULETTE

TUTTI I SABATO M/N EXCELLENT (GRANDI NAVI VELOCI)

5 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

7 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

12 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

14 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

19 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

21 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

26 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

28 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

TURCHIA

DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

2 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

3 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

6 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

9 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

10 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

13 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

16 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

17 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

GIORNO SCALO PARTENZA

GIORNO	SCALO	PARTENZA
lunedì	Milazzo	06.30 21.00
martedì	Vulcano	08.30 23.00
mercoledì	Lipari	09.05 23.35
venerdì	Salina	11.30 00.50
	Lipari	12.35 01.55
	Vulcano	13.00 02.30

GIORNO SCALO ARRIVO

GIORNO	SCALO	ARRIVO
lunedì	Vulcano	08.20 22.50
martedì	Lipari	08.55 23.25
mercoledì	Salina	10.00 00.30
venerdì	Lipari	12.25 01.45
	Vulcano	12.50 02.20
	Milazzo	14.50 04.20

GIORNO SCALO PARTENZA

GIORNO	SCALO	PARTENZA
giovedì	Milazzo	06.30 21.00
	Vulcano	08.30 23.00
	Lipari	09.05 23.35
	Salina	10.10 00.50
	Panarea	11.30 16.20
	Ginostra	12.40 15.10
	Stromboli	14.30
	Lipari	17.35 01.55
	Vulcano	18.10 02.30

GIORNO SCALO ARRIVO

GIORNO	SCALO	ARRIVO
giovedì	Vulcano	08.20 22.50
	Lipari	08.55 23.25
	Salina	10.00 00.30
	Panarea	11.20 16.10
	Ginostra	12.30 15.00
	Stromboli	13.10
	Lipari	17.25 01.45
	Vulcano	18.00 02.20
	Milazzo	20.00 04.20

GIORNO SCALO PARTENZA

GIORNO	SCALO	PARTENZA
sabato	Milazzo	06.30
	Vulcano	08.30 18.40
	Lipari	09.05 18.05
	Salina	10.10 17.00
	Rinella	10.45 16.25
	Filicudi	11.55 15.10
	Alicudi	14.00

GIORNO SCALO ARRIVO

GIORNO	SCALO	ARRIVO
sabato	Vulcano	08.20 18.30
	Lipari	08.55 17.55
	Salina	10.00 16.50
	Rinella	10.35 16.15
	Filicudi	11.50 15.00
	Alicudi	12.55
	Milazzo	20.30

IL PORTO DI PALERMO

GIORNO	PER	PART.	SOCIETA'
SAB.	TUNISI	11.00	GNV
DOM.	CIVITAVECCHIA	18.00	GNV

IL PORTO DI TERMINI IMERESE

GIORNO	PER	PART.	SOCIETA'
MERC	CIVITAVECCHIA	02.00	GNV
GIOV.	CIVITAVECCHIA	22.00	GNV

ITINERARI NAVI DI LINEA

GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	
LUNEDI'	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	VENERDI'	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	
	Ustica	08.30	Ustica	14.00	Afo LibertyLines		Tunisi	07.00	Salerno	10.30	Grimaldi Group	
	Ustica	11.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines		Ustica	08.30	Ustica	14.00	Afo LibertyLines	
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines		Ustica	11.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines	
	Ustica	17.30	Ustica	17.45	Afo LibertyLines		Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines	
MARTEDI'	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar	Ustica	17.30	Ustica	17.45	Afo LibertyLines		
	Genova	sosta	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci		
	MERCOLEDI'	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	SABATO	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci
		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
		Ustica	08.30	Ustica	14.00	Afo LibertyLines		Cagliari	07.30	Cagliari	19.30	Tirrenia-Cin
Eolie		11.45	Eolie	13.50	Afo LibertyLines	Ustica		08.30	Ustica	14.00	Afo LibertyLines	
Ustica		17.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines	C/Vecchia		09.00	Tunisi	12.00	Grandi N. Veloci	
Eolie		11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines	Salerno		10.00	Tunisi	12.30	Grimaldi Group	
GIOVEDI'	Ustica	17.30	Ustica	17.45	Afo LibertyLines	Ustica	11.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines		
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar	Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines		
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	17.30	Ustica	17.45	Afo LibertyLines		
	DOMENICA	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar	
		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	
		Ustica	08.30	Ustica	14.00	Afo LibertyLines	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar	
Ustica		11.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines							
Eolie		11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines							
Ustica		17.30	Ustica	17.45	Afo LibertyLines							

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 luglio 2020

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,232
Yen giapponese	120,65
Corona danese	7,4560
Corona svedese	10,5123
Lira sterlina	0,89448
Corona norvegese	10,7050
Corona ceca	26,561
Fiorino ungherese	344,50
Zloty polacco	4,4467
Franco svizzero	1,0669
\$ canadese	1,5204
\$ australiano	1,6292
\$ neozelandese	1,7395
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	7,7012
Dollaro di Singapore	1,5650
Peso Messicano	24,9416
\$ Hong Kong	8,7049

Due interessano direttamente l'Italia, vale a dire il collegamento ferroviario Torino-Lione e la galleria di base del Brennero

Trasporti, sono a rischio cinque corridoi Ten-T

Callarme della Corte dei Conti Ue che ha registrato anche un'esplosione dei costi per tutte le infrastrutture

Giacomo D'Orsa

Cinque su otto corridoi di trasporto trans-europei Ten-T rischiano di non tagliare il traguardo entro i tempi preventivati, ossia nel 2030. In questo modo si vanifica l'obiettivo di favorire i traffici all'interno dell'Europa comunitaria con modalità più competitive e rispettose dell'ambiente. Lo dice la Corte dei Conti Ue (Relazione speciale numero 10, giugno 2020) che ha analizzato lo stato dell'arte di otto progetti, tra i quali due interessano direttamente l'Italia, vale a dire il collegamento ferroviario Torino-Lione e la galleria di base del Brennero. Il ritardo medio di tutti questi progetti europei rispetto alla tabella di marcia iniziale è di undici anni, ma arriva a dodici anni per il Brennero e a quindici anni per la linea di base sotto il Moncenisio. La maglia nera è rappresentata dalla linea navigabile tra i fiumi Senna e Schelda tra Francia e Belgio, con costi alle stelle e in ritardo di diciotto anni. Oltre allo slittamento dei tempi, la Corte ha registrato anche un'esplosione dei costi per tutti gli otto corridoi con incrementi superiori ai 17 miliardi di euro, vale a dire un aumento del 47%. In particolare, la controversia si focalizza soprattutto sulla Torino-Lione, dove si fa riferimento alle diverse analisi costi-benefici, le prime positive, l'ultima volta dall'ex ministro dei Trasporti Danilo Toninelli fortemente sbilanciata verso la



voce perdite, ma anche fortemente contestata da numerose contro-analisi. Il richiamo della Corte dei Conti europea viene respinto da Telt, il promotore incaricato da Italia e Francia per la costruzione e la gestione della tratta transfrontaliera rappresentata per buona parte dal tunnel di base (57 km su un totale di 65). Il costo finale della linea, finanziata dall'Unione Europea fino a un massimo che potrebbe arrivare al 50%, è stato certificato da un soggetto terzo che ha analizzato il progetto di riferimento del 2015. Le conclusioni del rapporto prevedono un costo certificato di 8,3 miliardi di euro, costo convalidato e certificato da Italia e Francia e tuttora confermato. Secondo Telt, invece, la Corte europea avrebbe preso come riferimento per le sue valutazioni un vecchio studio preliminare realizzato negli anni Novanta e non rispondente alle normative attuali, come l'esigenza di prevedere due

distinte canne e non una sola galleria, e quindi con costi e caratteristiche assolutamente non confrontabili. Su una cosa però Telt concorda, anzi rilancia. Quasi contestualmente ai rilievi della Corte europea, il direttore generale Mario Virano ha parlato di una burocrazia italiana quasi più efficace, per ritardare l'opera, dell'azione dei No Tav. Mentre in Francia le opere proseguono e i cantieri anche dopo l'emergenza sanitaria sono a pieno ritmo, in Italia si devono fare i conti con ritardi e lungaggini per le pratiche che girano tra i vari ministeri senza una cabina unica di regia. "Già oggi per le approvazioni delle micro-variazioni esecutive le varie strutture ministeriali coinvolte devono dare il loro parere entro 45 giorni, ma nella realtà i tempi si dilatano e per ottenere il via libera serve almeno un anno, o anche un anno e mezzo", ha osservato Virano.

I dati Anfia: a maggio registrato un crollo del 41,3%

Il mercato degli autocarri va ancora giù nonostante l'allentamento del lockdown

nostro servizio

Nonostante la riapertura dei concessionari e delle reti di vendita a inizio maggio e il progressivo allentamento delle misure restrittive anti Covid-19, il mercato degli autocarri riporta ancora una significativa flessione a doppia cifra nel mese, anche se in recupero sul tracollo di aprile. Per i veicoli trainati la contrazione è decisamente più contenuta, ma riconducibile anche al confronto con un maggio 2019 risultato in calo del 16,1%. Per entrambi i comparti, il cumulato dei primi 5 mesi del 2020 presenta risultati preoccupanti. Lo ha comunicato l'Anfia. A maggio 2020 sono stati rilasciati 1.354 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-41,3% rispetto a maggio 2019) e 944 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-8,3%), suddivisi in 88 rimorchi (-34,8%) e 856 semirimorchi (-4,4%). Nei primi cinque mesi dell'anno si contano 7.641 libretti di circolazione di

nuovi autocarri, il 29,4% in meno del periodo gennaio-maggio 2019, e 4.426 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-41,9% rispetto a gennaio-maggio 2019), così ripartiti: 372 rimorchi (-43,5%) e 4.054 semirimorchi (-41,7%). Guardando, invece, alle alimentazioni, gli autocarri alimentati a gas registrano, a gennaio-maggio 2020, una quota del 5,7%, per un totale di 438 veicoli. A questo proposito, continua a crescere la rete delle stazioni LNG in Italia, con due nuove aperture nel mese di maggio, a Spilimbergo (MO) - il primo punto di rifornimento aperto dopo il lockdown - e a Perugia, che portano a 71 il numero dei distributori di metano liquido sul territorio italiano. Segnaliamo anche la recente inaugurazione, presso il quartier generale di Iveco a Torino, di un nuovo impianto di rifornimento di gas naturale sia in forma compressa (CNG), sia allo stato liquefatto (LNG) per i mezzi industriali pesanti.

Le offerte per chi viaggia sulle tratte da Napoli e Cagliari

Tirrenia, ai turisti che scelgono la Sicilia sicurezza a bordo e tour a tariffe scontate



Marco Di Giovanni

La coppia dell'estate 2020 è quella fra Tirrenia e Sicilife, che assicura ai turisti che scelgono la Sicilia il perfetto mix fra tutta la passione siciliana; tutta la comodità, i servizi di bordo d'eccezione e la convenienza assicurata da Tirrenia e la capacità di Sicilife di far vivere ai turisti la Sicilia come la vivono i siciliani. In assoluta sicurezza. Una miscela straordinaria che oggi viene offerta a condizioni particolarmente vantaggiose a tutti coloro che scelgono Tirrenia per raggiungere l'Isola, con i collegamenti giornalieri da e per Napoli e quelli plurisettimanali da e per Cagliari. Sicilife, infatti, propone a tutti i viaggiatori e turisti escursioni ed esperienze di vita che coprono tutti i settori turistici dell'isola: arte e cultura, con tutti i principali centri storici, da Palermo a Catania, da Siracusa a Taormina, e i siti archeologici principali, dalla Valle dei Templi a Segesta. Non mancano poi le riserve naturali e i paradisi montani dell'isola, oltre ai borghi suggestivi dove pare che il tempo si sia fermato tra le vie e le piazze dove si vive come ai tempi del Gattopardo, con un fascino d'altri tempi. Borghi antichi come Erice, Cefalù, Scicli, in cui si respira storia e fascino in ogni angolo. E le esperienze sportive e gastronomiche. Tutto questo in perfetta sicurezza, a bordo e a terra. A bordo con i controlli fin dalla partenza con la misurazione della temperatura a tutti i passeggeri e la presenza

costante di medico di bordo e care manager a controllare il distanziamento, l'uso delle mascherine, gli spazi distanziati in tutte le aree pubbliche della nave, la sanificazione continua di cabine, spazi comuni e chiavi magnetiche e anche la possibilità di cenare in cabina con la propria famiglia, con il nuovo servizio in camera. Ma anche l'assoluta attenzione di sempre a una ristorazione al top, al ristorante, al self service e ai bar della nave. "Stay Safe" - spiega l'amministratore delegato di Sicilife Tony Cirigliano - è molto più che un auspicio: grazie alle esperienze Covid Free di Sicilife e alle splendide cornici naturalistiche siciliane, la vacanza in Sicilia è totalmente sicura. La vacanza deve essere un momento di evasione e di sogno, ma allo stesso tempo in questo momento deve essere un momento di relax da vivere in sicurezza. Per questo comunichiamo sempre le caratteristiche che hanno le nostre esperienze anche sotto questo profilo; in Sicilia è particolarmente facile mantenere alti standard di sicurezza, moltissime esperienze sono all'aperto, alla scoperta di luoghi naturalistici come cave, montagne, siti archeologici e piccoli borghi. rezza". I passeggeri che arrivano a Palermo con le navi Tirrenia potranno accedere a questo mondo con condizioni di favore e con la possibilità di prenotare le proprie escursioni già nel momento in cui acquistano on-line il loro biglietto di viaggio: l'ennesimo segno di attenzione che Tirrenia destina ai viaggiatori e ai territori raggiunti dal viaggio.

Il 18 luglio del 2021 scade la convenzione dal 2012 assegnata alla Cin del Gruppo Onorato

Continuità territoriale, via alle consultazioni

Il ministero si rivolge ad associazioni di consumatori, utenti e imprese

Bianca Longo

In vista della prossima scadenza della convenzione pubblica per la continuità territoriale con le isole fissata per il 18 luglio, che dal 2012 è stata assegnata alla Cin (Compagnia Italiana di Navigazione) del Gruppo Onorato e da poco prorogata fino al 18 luglio 2021, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una consultazione sul servizio di trasporto passeggeri e merci per la definizione delle esigenze di servizio pubblico. L'avviso era rivolto alle associazioni di consumatori, agli utenti e alle imprese.

"Questo Ministero ha in corso l'istru-

toria per accertare le condizioni necessarie ad assicurare il servizio di continuità territoriale relative al servizio di trasporto passeggeri e merci con le isole maggiori e minori e per definire le eventuali misure da intraprendere, in conformità con quanto disposto dalla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 22 del 13 marzo 2019" ha spiegato in una nota il dicastero guidato dalla pia-centina Paola De Micheli.

"Al riguardo - aggiunge - per acquisire elementi idonei a circoscrivere ulteriormente le esigenze di mobilità potenzialmente meritevoli di tutela, risulta necessario procedere a consultare le principali associazioni e sog-

getti rappresentativi delle imprese operanti nei settori della logistica e del trasporto merci, al fine di acquisire in via diretta indicazioni, rilievi e proposte nell'ambito dell'istruttoria finalizzata ad assicurare la migliore organizzazione possibile dei servizi in oggetto, tenendo conto di tutti gli interessi coinvolti". Il ministero ha dunque pubblicato sul proprio sito web il relativo avviso e l'allegato questionario rivolto come detto alle associazioni di consumatori, utenti e rappresentanze delle imprese attive nei settori della logistica e del trasporto merci. La scadenza fissata per fornire le proprie osservazioni era il 25 giugno.

I palombari del Gos hanno neutralizzato 39 ordigni esplosivi tra Porto Piccolo e riserva del Plemmirio

Siracusa, sub della Marina Militare in azione

Dal 27 maggio al 12 giugno 2020 i Palombari del Gruppo Operativo Subacquei (GOS) del Comando Subacquei ed Incursori della Marina Militare (Comsubin), distaccati presso il Nucleo SDAI (Sminamento Difesa Antimezzi Insidiosi) di Augusta, hanno condotto due delicate operazioni subacquee, rispettivamente nel Porto Piccolo di Siracusa e nelle acque dell'area marina protetta del Plemmirio (SR), che hanno permesso di neutralizzare un totale di 39 ordigni esplosivi. Gli interventi d'urgenza, disposti dalla Prefettura di Siracusa a seguito della segnalazione da parte di privati cittadini circa la presenza in mare di diversi oggetti riconducibili ad ordigni esplosivi, hanno permesso di recuperare e distruggere: nel Porto Piccolo un totale di 2 residui bellici, riconosciuti quali proiettili inglesi di medio calibro, che sono stati rinvenuti alla profondità di 20 metri ed a una distanza dalla costa pari a 200 metri;

nelle acque antistanti Punta della Mola, sita nell'area marina protetta del Plemmirio, una bomba da mortaio, 29 munizioni di grosso e medio calibro nonché 3 inneschi e 4 bombe a mano, che sono state identificate su di un fondale di 15 metri posto a circa 50 metri dalla costa. Tutti gli ordigni, risalenti alla seconda guerra mondiale, sono stati rimossi dal fondo e sono stati trasportati nelle zone di sicurezza, individuate dalla competente Autorità Marittima, dove i Palombari di Comsubin li hanno neutralizzati attraverso le consolidate procedure in uso al Gruppo Operativo Subacquei tese a preservare l'ecosistema marino. Al termine dell'operazione, il comandante del Nucleo SDAI di Augusta, Tenente di Vascello Marco Presti, ha dichiarato: "Benché il Paese sia ancora coinvolto nell'emergenza COVID-19, non è mai cessata la nostra opera tesa a ripristinare le condizioni di sicurezza delle acque della

Siracusa. In particolare, a seguito di alcune segnalazioni effettuate da concoscienti cittadini, circa la presenza di possibili manufatti esplosivi, abbiamo bonificato alcune zone di mare di fronte al Porto Piccolo di Siracusa e a Punta della Mola, nell'area marina protetta del Plemmirio. Queste attività, condotte sulla base delle richieste della Prefettura di Siracusa, hanno permesso di rimuovere dal mare un totale di 39 ordigni esplosivi, ripristinando così la navigazione e la balneazione in queste aree della Sicilia. Occorre ricordare a chiunque dovesse imbattersi in oggetti simili, che questi manufatti possono essere molto pericolosi e pertanto non devono essere toccati o manomessi in alcun modo, ma ne va denunciato immediatamente il ritrovamento alla locale Capitaneria di Porto o alla più vicina stazione dei Carabinieri, così da consentire l'intervento dei Palombari di Comsubin al fine di ripristinare le condizioni di sicurezza del nostro mare".

Musumeci: "Presenteremo un disegno di legge per concedere il credito d'imposta aggiuntivo a chi investirà nelle nostre Zes"

Via libera alle Zone economiche speciali

Firmato il decreto che istituisce quelle della Sicilia Occidentale e Orientale, per un totale di 6 mila ettari

Michelangelo Milazzo

Il ministro del Mezzogiorno Giuseppe Provenzano ha firmato il decreto che istituisce le due Zone economiche speciali in Sicilia: si tratta di ampie fasce del territorio dell'Isola nel quale scattano gli incentivi fiscali e il credito d'imposta per gli investimenti fino a 50 milioni di euro previsti da una legge del 2017 e un consistente regime di semplificazioni.

La Zes della Sicilia occidentale comprende il porto e il retroporto di Palermo, Brancaccio, Partanna Mondello, l'Arenella, Misilmeri, Carini e l'area Rimes, Aragona-Favara, Calatufimi, Caltanissetta, Caltavuturo, Campofelice di Roccella, Cinisì, Custonaci, Gibellina, il porto di Licata, Marsala, l'aeroporto di Birgi, Mazara del Vallo, Palma di Montechiaro, Partinico, Porto Empedocle (con il porto e il retroporto), Ravanusa, Salemi, Serradifalco, Termini Imerese (con il suo agglomerato industriale e il porto), Trapani (con il porto, il retro-porto, l'agglomerato industriale e l'area logistica).

In quella orientale ci sono invece Acireale, Augusta, Avola, Belpasso, Caltagirone, Carlentini, Catania (con il porto e il retro-porto), l'aeroporto di Comiso, Enna Dittaino, Floridia, Francofonte, Gela (compresa l'area di riconversione), Melilli, Messina (con Larderìa



e il porto cittadino), Milazzo (con porto, retroporto e agglomerato industriale), Militello Val di Catania, Mineo, Niscemi, Pachino, Palazzolo Acreide, Paternò, il porto e il retroporto di Pozzallo, Priolo Gargallo, Ragusa, Rosolini, Scordia, Siracusa con la zona industriale, quella di Santa Teresa e della strada statale 124, Solarino, Tremestieri, Troina, Villafranca Tirrena, Vittoria e Vizzini. L'area complessiva interessata dalle Zes è di quasi seimila ettari. "L'obiettivo - spiega il ministro in una nota - è quello di attrarre investimenti in par-

ticolare modo nell'ambito dell'economia portuale in settori come la logistica, i trasporti ed il commercio, e di accompagnare la transizione ecologica degli insediamenti produttivi, attraverso una drastica semplificazione amministrativa e la possibilità di accedere a forti sgravi fiscali". "Sono particolarmente orgoglioso di questa firma che la Sicilia aspettava da tempo - dice Provenzano - e che cade in un momento assai delicato per le imprese, i lavoratori e le famiglie, in cui ogni nostra energia deve essere dedicata al rilancio dell'economia dell'Isola".

Secondo il ministro, "ora, si apre una grande opportunità per il Sud e la Sicilia. Le risorse non mancano, a partire da quelle nazionali ed europee della coesione già disponibili". C'è spazio, poi, anche per una stoccata: "Spero - dice la Regione - che la Regione voglia riprogrammare le risorse per l'emergenza seguendo gli accordi che tutte le altre Regioni stanno sottoscrivendo con il mio ministero. E soprattutto dobbiamo attivare capacità progettuale per intercettare quelle che arriveranno per il Recovery plan. La sfida è accelerare la spesa, recuperando i ritardi. Spen-

dere bene e rapidamente per fronteggiare meglio la crisi e ripartire".

Soddisfatto il presidente della Regione Nello Musumeci: "È l'epilogo di un laborioso lavoro portato avanti negli ultimi due anni dal mio governo, attraverso gli assessorati per le Attività produttive e per l'Economia, in collaborazione con le Autorità portuali e le organizzazioni di categoria - commenta - Si passa adesso alla fase operativa che dovrà rendere concreta questa straordinaria opportunità per le imprese che ricadono nel territorio delimitato. Nei prossimi giorni, presenteremo un disegno di legge per concedere il credito d'imposta aggiuntivo a chi verrà a investire nelle nostre due Zes. Con il ministro Provenzano definiremo presto il crono-programma affinché si possa passare dalla pianificazione alla attività di sostegno".

"L'approvazione delle Zone economiche speciali siciliane - sottolinea l'assessore alle Attività produttive, Girolamo Turano - rappresenta certamente un momento di svolta per l'economia e il mondo produttivo siciliano. Con le Zes abbiamo uno strumento in più per superare l'attuale momento di crisi determinato dalla pandemia, ma anche i ritardi nello sviluppo che questa terra ha accumulato con anni di approssimazione e assenza di strategie".

I progetti illustrati nel corso di un incontro al Comune, presente il viceministro alle Infrastrutture Cancellieri

Rilancio dello scalo di Porto Empedocle, piano in tre mosse dell'Autorità portuale

Daniilo Giacalone

Rilancio e promozione dei lavori per lo sviluppo dell'area portuale di Porto Empedocle. Questi i temi affrontati in un tavolo tecnico (nella foto) tra il sindaco Ida Carmina, il viceministro alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri, il presidente AdSP del Mare di Sicilia Occidentale Pasquale Monti, il prefetto di Agrigento Maria Rita Coccia, il direttore marittimo della Sicilia Occidentale ammiraglio Roberto Isidori, il comandante della Capitaneria di Porto Empedocle C.F. Gennaro Fusco.

Il piano industriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale del porto di Porto Empedocle prevede la demolizione della banchina Scianguola, valore del progetto di 600 mila euro; poi la realizzazione del nuovo terminal passeggeri sulla banchina Nord, ma

anche il nuovo terminal sul molo Crispi e la scogliera di protezione della darsena di Ponente, per un valore del progetto di 3 milioni di euro; e la terza mossa sarà quella di dragare il porto e il valore del progetto è di 30 milioni di euro.

"Siamo felici - ha detto Monti - che, dopo le necessarie demolizioni dei silos e delle strutture fatiscenti che squalificavano l'area, si presenti il progetto di costruzione della nuova stazione marittima, mentre è stata già definita la progettazione sia del molo crocieristico sia del dragaggio dei fondali. Vogliamo trasformare un porto che oggi è dedicato al sale da un lato e ai traghetti con le Pelagie dall'altro, in un porto che sappia accogliere navi da crociera e ro-ro. Porto Empedocle, non dimentichiamolo, è stata anche inserita tra le Zes e ha da valorizzare il progetto del deposito di Lng, l'unico ad affacciarsi



sul Mediterraneo, fondamentale per il rifornimento delle navi. Inoltre è dentro l'accordo siglato lo scorso dicembre con due delle più importanti compagnie crocieristiche, Msc e Costa, con l'obiettivo di far arrivare nei porti della Sicilia occidentale un milione e mezzo di passeggeri in cinque anni, naturalmente con le dovute proporzioni tra gli scali. Ma - ha concluso il presidente dell'AdSP - bisogna partire da una ricostruzione di infrastrutture, da 70 milioni di investimenti, che porteremo avanti con

determinazione come abbiamo fatto sin dal primo giorno di gestione". Da parte sua Cancellieri ha preso l'impegno "di stringere una partnership per uscire immediatamente dal guado autorizzativo e fare diventare questi lavori reali. Ospitare a Porto Empedocle navi da crociera di nicchia, frequentate da un turismo ricco che spende e che si aspetta standard qualitativamente elevati, è una bella sfida che crea un indotto importante", ha concluso il viceministro alle Infrastrutture.

Università

EOvud di Messina diventa Centro di primo soccorso

L'Ospedale Veterinario Universitario Didattico dell'Università di Messina ha ottenuto il riconoscimento di Centro di Primo Soccorso (CPS) per tartarughe marine. L'iter per il conferimento è stato completato dall'assessorato regionale dell'Agricoltura, dello Sviluppo rurale e della Pesca Mediterranea, attraverso il dipartimento regionale dello Sviluppo rurale e Territoriale della Regione Siciliana. Il provvedimento rappresenta una conferma, in termini valoriali, dell'impegno dell'OVUD nell'ambito della valorizzazione, sensibilizzazione ed educazione ambientale, come già ampiamente dimostrato attraverso la stipula di accordi con diverse associazioni di rilievo nella tutela ambientale. Fra queste, anche la convenzione siglata tra l'Ateneo peloritano, l'Associazione ambientalista Marevivo ONLUS ed il Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta 'Capo Milazzo'.

Gli operatori iscritti all'elenco istituito dalla Regione Siciliana sono allineati agli standard formativi riconosciuti a livello internazionale

Nella subacquea industriale fa scuola il Repertorio telematico

Manos Kouvakis

Assume sempre maggiore importanza il "Repertorio telematico attività di subacquea industriale", gestito dal Servizio VII "Politiche giovanili, occupazione giovanile, mobilità nazionale e transnazionale" creato dalla legge 07/2016 della Regione Siciliana, che è diventato operativo solo da un paio di mesi. La sua importanza sta nel fatto che la legge regionale siciliana 21 aprile 2016, n. 7, costituisce - ad oggi - l'unica norma di rango legislativo in Italia in materia di qualifiche professionali per l'esercizio di attività subacquee industriali fuori dalle aree portuali.

La legge regionale ha oggettivamente colmato un "vuoto" della legislazione statale, per quanto attiene l'indispensabile qualificazione di fi-

gure professionali chiamate ad operare in contesti di lavoro intrinsecamente caratterizzati da elevati profili di rischio.

L'impiego di personale in possesso di idonea qualificazione rappresenta condizione imprescindibile per lo svolgimento di tali attività in condizioni di sicurezza, anche in presenza di obblighi di cui al d.lgs. 81/2008. La questione assume rilievo, considerata la mancanza di specifica norma dell'ordinamento statale in materia di esercizio professionale e d'impresa nel settore, in relazione alla presenza nell'ambito dei repertori delle qualificazioni di altre Regioni di profili che presentano antinomie e rischiano d'ingenerare criticità di vario ordine, sia in relazione al corretto dispiegarsi dell'incontro fra domanda ed offerta di lavoro, sia in relazione al rischio di

'dumping' fra imprese, sia rispetto alle superiori esigenze di massima tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Al riguardo non può non rilevarsi che l'"Operatore tecnico subacqueo" svolge la sua attività in ambito esclusivamente portuale, mentre il Repertorio telematico si occupa delle figure orientate ad ambienti operativi extra-portuali, differenza sottolineata dal DDG 18 dicembre 2019, n. 4741, con cui l'assessorato al Lavoro, ha rilevato come la qualifica di OTS rappresenta logicamente ed intrinsecamente un requisito preliminare per l'accesso ai percorsi formativi destinati al conseguimento di qualifiche professionali per l'esercizio di attività della subacquea industriale in ambito extra-portuale.

L'iscrizione di soggetti nel Repertorio telematico istituito dalla città L.R.

7/2016 non va in alcun modo confusa coi repertori delle qualificazioni delle varie regioni Italiane, che comprendendo schede e profili relativi a percorsi formativi per il conseguimento di qualifiche professionali, mentre il Repertorio telematico è un "elenco" di persone - in possesso di requisiti prestabiliti - che volontariamente inseriscono i propri dati di contatto e di formazione al fine di agevolare il contatto coi potenziali datori di lavoro, esso vuole rappresentare uno strumento volto a favorire l'incontro tra domanda ed offerta di lavoro nel settore; infatti in mancanza dei requisiti previsti dalle norme citate, i soggetti che non hanno qualifiche professionali corrispondenti a quelle previste, non possono essere iscritti nel Repertorio in questione.

Gli iscritti al Repertorio telematico sono allineati agli standard formativi

internazionalmente riconosciuti, anche in sede comunitaria, ai sensi della direttiva 2005/36/CE: con pieno adempimento della lettera e dello spirito della legislazione in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, mentre attualmente esistono potenziali fenomeni di distorsione del mercato legati all'impiego di soggetti non opportunamente qualificati per operare in ambito extra-portuale, col rischio di concorrenza sleale fra imprese a scapito della sicurezza degli operatori.

Questi sono i motivi per i quali l'iscrizione al repertorio garantisce parità di trattamento fra lavoratori, maggiore sicurezza e qualificazione nell'esercizio di attività ad alto rischio e condizioni di competitività alle imprese ed agli operatori di un settore di grande rilievo per l'intero paese.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gen/maggio 2020 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo e Termini Imerese
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	3.605.732
MERCİ ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	85.486
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	85.486
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	0
MERCİ ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	249.521
Cereali	20.538
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	228.983
Altre rinfuse	-----
MERCİ VARIE IN COLLI DI CUI:	3.270.725
Contenitori	65.199
Ro/ro	3.205.526
Altri	-----
NAVI	2.962
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	221.366
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	10.215
TRAGHETTI:	157.755
CROCIERISTI	53.396
HOME PORT:	5.488
TRANSITI:	47.908
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	5.535
*N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	1.106
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	4.429
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



Molo Brin, Olbia, 1976 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Nei prossimi giorni sul molo aprirà un nuovo ristorante specializzato in cucina di mare

Sant'Erasmus, rinascita gourmet

Enzo Bruno

Una nuova tappa nel processo di riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus. Aprirà infatti nei prossimi giorni “Molo Sant'Erasmus” un ristorante di mare con al centro la qualità e il rispetto degli ingredienti, la materia prima sarà protagonista di intriganti interpretazioni che guardano saldamente alla tradizione andando dritti all'essenziale. Una cucina di pesce contemporanea, fresca, mediterranea che attraverso sapori autentici e diretti saprà ristabilire quel legame tra mare e città di cui ci eravamo dimenticati.

Intanto si stanno completando i lavori per riparare i danni provocati dalle mareggiate ai lavori di riqualificazione che erano stati completati a ottobre dello scorso anno. L'importo delle opere realizzate ammontava a 2 milioni 450 mila euro. L'aria riqualificata è di 14mila metri quadrati, con una pavimentazione di 6 mila metri quadrati e 1500 metri quadrati di verde. L'aria è interamente video sorvegliata con 30 telecamere. Sono state piantate mille nuove piante e 11 palme. Il progetto di riqualificazione voluto dall'Autorità portuale ha puntato a riattivare dinamiche in grado di “ripopolare” di funzioni e usi un importante tratto della costa palermitana con una riqualificazione a basso impatto ambientale.

Il water front fortemente voluto dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è il luogo dove mare e città ritorneranno a parlarsi. I nuovi edifici completati qual-



che mese fa realizzeranno concretamente questa ricongiunzione ospitando il progetto del giovane imprenditore Saverio Borgia. “Ripartire il mare in centro città, questo è quello che mi ha spinto ad accettare questa sfida -racconta il ristorante, già founder e ideatore del brand Bio-esseri insieme al fratello Vittorio-. Adesso più che mai abbiamo bisogno di nuove speranze, perdersi d'animo non serve. A causa della pandemia abbiamo dovuto fermare i lavori per diversi mesi ma sono convinto che questo sia anche un momento di grandi opportunità e che piangersi addosso non serva. In un periodo in cui le condizioni economiche sono difficili per tutti e il rilancio imprenditoriale non è scontato questo progetto porterà anche 25 nuove assunzioni a Palermo, un piccolo ma concreto segnale di ripartenza che può significare molto in questo clima di sfiducia”. “L'apertura di un ristorante gestito da

giovani che dà lavoro ad altri giovani merita fiducia e un grande in bocca al lupo - è il commento del presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - il recupero del porticciolo di Sant'Erasmus è stato il primo nodo sciolto sul waterfront di Palermo: a questo spazio abbiamo destinato energie e denaro e il risultato ci ha dato ragione. Già a partire da questa anomala estate i palermitani potranno fruire di un luogo sul mare, dotato di strutture di accoglienza e ristoro, una naturale prosecuzione verso sud della Cala e del verde del Foro Italoico di cui la gente si è già appropriata. Nonostante l'emergenza sanitaria abbiamo aggirato la lentezza che accerchia le opere pubbliche in Italia e siamo orgogliosi di questa inaugurazione, soprattutto perché quando si riqualifica si aprono spazi lavorativi importanti e sappiamo bene quanto, nell'immediato, sia necessario investire per ripartire”.

unicef



SICILY
PORT
INFORMER

L'Avvisatore
marittimo



L'edizione a colori on line
dell'Avvisatore Marittimo
all'indirizzo internet:
www.avvisatore.com



Avvisatore Giuridico



Agli effetti della decorrenza di termini perentori, non si computa il tempo che va dal giorno dell'imbarco a quello del primo sbarco

Disposizioni processuali in materia marittima

Per la competenza territoriale si prende in considerazione il luogo di primo approdo della nave o dell'aeromobile

Ambra Drago

Per le contravvenzioni in materia marittima, per le quali è prevista la sola pena dell'ammenda, è consentita l'oblazione con domanda presentata al comandante del porto prima dell'apertura del dibattimento o prima dell'emanazione del decreto di condanna.

Sulla competenza territoriale per i reati (delitti e contravvenzioni) previsti dal codice della navigazione, l'art. 1240 c. nav. pone come criterio principale di determinazione, per i reati commessi fuori del territorio dello Stato, il luogo del primo approdo della nave o dell'aeromobile nel territorio nazionale.

Il primo comma chiarisce che: l'approdo deve essere il primo dopo la commissione del reato e non già dopo la denuncia di esso; il primo approdo deve riguardare la nave o l'aeromobile, sul quale era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Al criterio del luogo di primo approdo si sostituisce quello del luogo di iscrizione della nave, su cui era imbarcato il colpevole al momento del commesso reato, quando, prima dell'approdo, sono state compiute alcune attività corrispondenti all'espletamento delle prime attività di polizia giudiziaria o quando non è possibile determinare in base al criterio del luogo di primo approdo la competenza.

Nei casi di competenza dell'autorità consolare, se al momento della partenza della nave o non è stata ancora pronunciata la sentenza di merito, si verifica uno spostamento di competenza a favore del giudice determinato sulla base dei criteri testé enunciati. Se la commissione per l'inchiesta for-



male sui sinistri marittimi esprime il parere che il fatto è avvenuto per dolo o colpa, il verbale d'inchiesta è inviato al procuratore della Repubblica e ha valore di rapporto.

Agli effetti della decorrenza di termini perentori, non si computa il tempo che va dal giorno dell'imbarco a quello del primo approdo della nave.

Ai fini delle notificazioni, per i passeggeri e le persone dell'equipaggio la nave è considerata come casa di abitazione dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco.

Le notificazioni all'imputato, ai testimoni e alle persone offese dal reato, che siano componenti dell'equipaggio o passeggeri, sono fatte, quando la consegna personale non è possibile, mediante consegna della copia al comandante. Questo potere costituisce un mezzo per assicurare adeguatamente la disciplina sulla nave e per far osservare gli ordini e spetta anche se la nave non sia in navigazione quando, peraltro, la nave è in porto, il potere disciplinare è cumulativamente esercitato dal comandante della nave e dal comandante di porto.

Condizione di legittimità del procedimento è la contestazione degli addebiti che peraltro il codice limita al caso in cui la pena irrogabile consista nell'inibizione dall'esercizio della professione o nella cancellazione dalle matricole, dagli albi e dai registri. Per la cancellazione è richiesta, a pena di nullità, l'audizione del parere delle associazioni sindacali.

Nel caso di apertura dell'istruzione formale o sommaria per un delitto a carico di persona appartenente al personale marittimo o della navigazione, l'imputato, con provvedimento preso rispettivamente dal ministro delle infrastrutture, può essere sospeso dall'esercizio della professione fino all'esito del processo penale, salva l'applicazione provvisoria delle pene accessorie.

Il proscioglimento dell'imputato, salvo il caso che sia pronunciato perché il fatto non sussiste o perché l'imputato non lo ha commesso, non impedisce l'inizio o la prosecuzione del procedimento disciplinare.

2 - fine
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Contratto di viaggio turistico

Corte di Cassazione
Sez. 3, Sentenza n. 696 del 19/01/2010
Presidente: Di Nanni L.F. Estensore: Lanzillo R. Relatore: Lanzillo R. P.M. Russo L.A. (Conf.)
Lizard Travel Srl (Del Vecchio) contro Top Sardinia Srl ed altri (Spinelli ed altro)
(Sentenza impugnata: Trib. Roma, 19/05/2004)

VIAGGIO TURISTICO - IN GNERE - Inadempimento dell'organizzatore e non rispondenza dei servizi resi a quelli promessi e pubblicizzati - Responsabilità dell'intermediario di viaggio - Sussistenza - Condizioni - Onere della prova a carico del viaggiatore.

Tratt. Internaz. 23/04/1970 (CCV) Legge 27/12/1977 num. 1084 Cod. Civ. art. 1710 Cod. Civ. art. 2697

TRASPORTI - CONTRATTO DI



In tema di contratto di viaggio turistico, l'intermediario assume nei confronti del viaggiatore sia la responsabilità tipica del mandatario che quella di cui alla Convenzione di Bruxelles del 23 aprile 1970, resa esecutiva in Italia dalla legge 27 dicembre 1977 n. 1084 (applicabile nella specie "ratione temporis"). In forza del primo tipo di responsabilità, l'intermediario è tenuto ad eseguire le operazioni richieste dal viaggiatore con la diligenza di cui all'art. 1710 cod. civ. e ha doveri di attenzione e oculatezza anche nella scelta dell'organizzatore del viaggio

e dei prestatori dei servizi turistici ma non è responsabile degli inadempimenti dell'organizzatore o della non rispondenza dei servizi effettivamente offerti a quelli promessi e pubblicizzati, a meno che il viaggiatore o il turista non dimostri che l'intermediario, tenuto conto della natura degli inadempimenti lamentati, conosceva o avrebbe dovuto conoscere, facendo uso della diligenza tipica dell'attività esercitata, l'inaffidabilità dei soggetti cui si sia rivolto o la non rispondenza alla realtà delle prestazioni promesse e pubblicizzate.

CESDIMA
Centro siciliano per gli studi di diritto marittimo ed aereo
c/o Stazione Marittima
90139 Palermo
tel. - fax 091.320040

L'Avvisatore
Marittimo
È ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE
CLICCA SU
WWW.AVVISATORE.COM

Compagnia Lavoratori Portuali
Sicilia Occidentale soc. coop.
Corso Calatafimi, 377 - Palermo
Porto di Palermo: Piazza della Pace, 3 - Banchina Puntone
Tel. 091.361060/61 - Fax 091.361581
Porto di Termini Imerese: Via Cristoforo Colombo

LIBERTYlines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE

ISOLE EGADI • ISOLE EOLIE • ISOLE PELAGIE • PANTELLERIA • USTICA

BOOKING ON-LINE
PRENOTA SU
www.libertylines.it

CALL CENTER
+39 0923 873813
callcenter@libertylines.it

PortItalia s.r.l.
Impresa portuale
Porto di Palermo
via Francesco Crispi Banchina Puntone
Tel. 091.361060/61 - Fax 091.361581
Porto di Termini Imerese

Regione siciliana
Centro Studi
C.E.D.I.F.O.P.
Corsi di formazione O.T.S.
Operatore tecnico subacqueo
Attestato valido per iscrizione
al registro dei sommozzatori presso la Capitaneria di porto

Assessorato regionale al Lavoro

Telefoni
3383756051
3387386977
091426935