



# L'Avvisatore

15 gennaio 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 VELOCE



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Secondo le previsioni della Clia quest'anno i passeggeri trasportati saranno 32 milioni, 2 milioni in più del 2019

## Crociere, un'industria che cresce ancora

Nel 2018 il settore ha raggiunto un fatturato di 150 miliardi di dollari con 1,177 milioni di posti di lavoro

### Port Authority

#### Avviati nuovi lavori al porto di Palermo



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Grazie alla costante crescita degli ultimi anni le crociere hanno totalizzato nel 2018 ben 150 miliardi di dollari di fatturato, pari a circa 135 miliardi di euro, generando un milione e 177 mila posti di lavoro e pagato complessivamente 50,2 miliardi di dollari di stipendi. E si stima che saranno 32 milioni i passeggeri trasportati dalle navi da crociera nel 2020: due milioni in più rispetto ai 30 previsti per lo scorso anno, secondo le previsioni della Clia (Cruise Lines International Association, l'associazione armatoriale che riunisce le compagnie armatoriali che operano nel settore) che ha presentato il "2020 State of the Cruise Industry Outlook", con numeri,

aspettative, tendenze e analisi sul settore. Una corsa, quella del turismo crocieristico, a pieno regime: 10 anni fa (2009) i passeggeri movimentati globalmente erano stati 17,8 milioni, cinque anni fa (nel 2014 quindi) furono 22,3 milioni. Questo per effetto della crescita delle flotte: quest'anno entreranno in servizio altre 19 unità da crociera oceaniche, delle quali 11 sopra le 40 mila tonnellate di stazza lorda. In questa categoria di navi definite "grandi" (dal decreto Clini-Passera su Venezia) la farà da padrona ancora una volta Fincantieri con cinque nuove navi: "Seven Seas Splendor", "Scarlet Lady", "Enchanted Princess", "Silver Moon" e "Costa Firenze".

a pagina 3



Dall'1 gennaio il limite del contenuto di zolfo nei carburanti scende allo 0,5%

## Parte la scommessa contro l'inquinamento atmosferico In vigore il nuovo regolamento sulle emissioni delle navi

Sebastiano D'Agostino

In vigore il primo gennaio scorso il nuovo regolamento per le emissioni di ossido di zolfo delle navi che prevede una forte diminuzione dell'inquinamento atmosferico con conseguente riduzione di problemi di salute come ictus, asma, cancro ai polmoni e malattie polmonari e cardiovascolari. La riduzione delle emissioni di ossido di



zolfo delle navi contribuirà inoltre a prevenire le piogge acide e l'acidificazione degli oceani, e avrà effetti benefici per l'agricoltura, le foreste e le specie acquatiche. Con il nuovo regolamento, adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (Imo) delle Nazioni Unite, il limite del contenuto di zolfo nell'olio combustibile utilizzato dalle navi passa dal 3,50% allo 0,50%.

a pagina 2

Gli esperti: crescita nei mercati prima ritenuti secondari

## Investimenti nel settore immobiliare Per la logistica sarà un anno positivo

Giacomo D'Orsa

**Gruppo Grimaldi**  
Automar conquista il terminal automotive di Gioia Tauro

Salvo Vaglica a pag. 2

La logistica continuerà a garantire anche nel 2020 soddisfazioni agli investitori del mercato immobiliare. La previsione arriva dall'ultima ricerca di Nuveen Real Estate secondo cui il settore logistico crescerà ulteriormente nei mercati che in precedenza erano considerati secondari.

a pagina 5

In vigore le nuove regole nel Mediterraneo occidentale

## Pesca a strascico, scattano i divieti

Daniilo Giacalone

Dal primo gennaio l'Ue cambia le regole per la pesca a strascico nel Mediterraneo occidentale di sei specie: gambero viola, rosa e rosso e poi nasello, scampo e triglia di fango. Le nuove norme comunitarie puntano a tagliare le giornate in mare dei pescatori del 10%, percentuale che potrebbe arrivare al 40% nei prossimi 4 anni.

a pagina 6

### Onorato Armatori

In difesa dell'ambiente le navi del gruppo sempre più "verdi"

Marco Di Giovanni a pag. 5

Stop al blocco dei porti in Sicilia e Sardegna, trattativa tra armatori e autotrasportatori

## Rincaro dei noli marittimi, aperto il dialogo

Michelangelo Milazzo

Stop al blocco dei porti dopo l'avvio del dialogo sul rincaro dei noli marittimi. Un dialogo avviato grazie all'incontro al ministero dei Trasporti con i rappresentanti degli autotrasportatori e degli armatori per fare il punto sull'adeguamento dei noli marittimi che aveva provocato la proclamazione del blocco da parte di

Trasportounito. Al centro l'aumento del costo del combustibile che dal primo gennaio, secondo la direttiva comunitaria IMO 2020, dovrà essere molto più raffinato, con un tenore di zolfo bassissimo per ridurre l'impatto ambientale (dal 3,5% di massa/massa del 2019 allo 0,5% di oggi, sette volte meno).

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, autoveicoli, merci varie; facchinaggio e assistenza passeggeri; rizzaggio, derizzazione e taccaggio mezzi pesanti, autoveicoli 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

Emanuele Grimaldi, vice presidente dell'Ics, plaude all'iniziativa di creare un fondo di ricerca internazionale del settore marittimo

# Navi meno inquinanti, parte la scommessa

In vigore dal primo gennaio il nuovo regolamento adottato dall'Imo per abbattere le emissioni di ossido di zolfo

Sebastiano D'Agostino

È entrato in vigore il primo gennaio scorso il nuovo regolamento per le emissioni di ossido di zolfo delle navi che prevede una forte diminuzione dell'inquinamento atmosferico con conseguente riduzione di problemi di salute come ictus, asma, cancro ai polmoni e malattie polmonari e cardiovascolari.

La riduzione delle emissioni di ossido di zolfo delle navi contribuirà inoltre a prevenire le piogge acide e l'acidificazione degli oceani, e avrà effetti benefici per l'agricoltura, le foreste e le specie acquatiche. Con il nuovo regolamento, adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (Imo) delle Nazioni Unite, il limite del contenuto di zolfo nell'olio combustibile utilizzato dalle navi passa dal 3,50% allo 0,50%. Conosciuto come "IMO 2020", il nuovo massimale è obbligatorio per tutte le navi che operano al di fuori delle aree di controllo delle emissioni di zolfo (Eca), aree marine in cui sono già previsti controlli più severi per ridurre al minimo le emissioni aeree delle navi, come il Mar Baltico, il Mare del Nord, l'area nordamericana e la zona marittima caraibica degli Stati Uniti. Il nuovo regolamento, secondo quanto previsto, comporterà una riduzione del 77% delle emissioni di ossido di zolfo, ma anche una diminuzione di particolato, minuscole particelle nocive



che si formano quando il combustibile viene bruciato. La decisione di ridurre il limite di zolfo allo 0,50% è stata presa nel 2008 e confermata nell'ottobre 2016 dal Comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale, che ha emanato una serie di linee guida per aiutare gli Stati e il settore marittimo a prepararsi per l'entrata in vigore del nuovo limite. "Negli ultimi tre anni il settore marittimo e i fornitori di olio combustibile hanno lavorato instancabilmente per prepararsi a questo importante cambiamento nel consumo di zolfo dell'olio combu-

stibile. Sono fiducioso che i benefici saranno percepiti rapidamente e che l'attuazione sarà fluida", ha detto il segretario generale dell'Imo, Kitack Lim. Sul tema della lotta all'inquinamento interviene anche Emanuele Grimaldi, vice-presidente dell'ICS, rappresentante italiano in seno all'organizzazione mondiale degli armatori, nonché amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, che ricorda sia "una decisione storica che non ha precedenti, quella presa dallo shipping mondiale per combattere il surriscaldamento del pianeta". I principali player hanno, infatti, recentemente deciso di attivarsi

concretamente sul tema ambientale annunciando di aver presentato all'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) la propria proposta di creazione di un Fondo di Ricerca Internazionale del Settore Marittimo (International Maritime Research Fund - IMRF). Tale fondo sarà impiegato nel campo R&S per sviluppare tecnologie e sistemi di propulsione zero-carbon nonché carburanti eco-compatibili (idrogeno, ammoniaca, ecc.): lo scopo è quello di ridurre, entro il 2050, i gas a effetto serra prodotti dal settore del 50% (rispetto ai livelli registrati nel 2008) e portare successivamente ad

una decarbonizzazione totale dello shipping su scala mondiale.

Il fondo sarà finanziato dalle compagnie di navigazione di tutto il mondo attraverso un contributo pari a USD 2,00 per tonnellata di carburante marino acquistato. Considerando la quantità di carburante attualmente consumata dal settore su scala mondiale, si prevede che l'importo totale raccolto sarà di USD 5 miliardi, in un periodo di 10 anni. La proposta per eliminare le emissioni di CO2 è stata presentata congiuntamente da BIMCO, CLIA, Interferry, International Chamber of Shipping (ICS), Intercargo, Intertanko, International Parcel Tankers' Association, World Shipping Council. Insieme, queste associazioni internazionali rappresentano oltre il 90% della flotta mercantile mondiale.

"Le associazioni di settore che sostengono e promuovono questa proposta stanno dimostrando grande senso di responsabilità. Fa molto onore alla categoria la decisione di autotassarsi per un fine nobile: quello della tutela del nostro pianeta", afferma Emanuele Grimaldi. "Vorrei ringraziare Esben Poulsen e Guy Platten, rispettivamente, presidente e segretario generale dell'ICS che, attraverso il loro impegno in prima linea su questa iniziativa, hanno contribuito attivamente a scrivere una pagina fondamentale della storia dello shipping mondiale", prosegue Grimaldi.

Convegno il 27 gennaio nella sede di Confitarma

## La "criminalizzazione" del comandante in caso di incidente che coinvolge la nave

Michele D'Amico

L'Istituto Italiano di Navigazione, su proposta del Sindacato Comandanti e Direttori di macchina USCLAC/UNCDIM, ha predisposto uno studio sul fenomeno in atto, a livello nazionale e internazionale, di "criminalizzazione" della figura del Comandante in caso di qualsivoglia incidente coinvolga la sua nave. Fenomeno, la cui gravità è stata rilevata anche dall'IMO che nel 2006 ha emesso raccomandazioni specifiche per gli Stati Membri.

Un approfondimento scientifico, e a livello di prassi, delle ragioni che sono alla base della crescente estensione degli spazi di responsabilità penale a carico delle posizioni apicali di bordo, il Comandante in primis, pare quanto mai opportuno.

Pertanto, lo studio viene preceduto da un momento di riflessione di natura giuridica da svolgersi nell'ambito di un convegno dedicato al tema che si terrà il 27 gennaio 2020 nella sala Antonio d'Amico nella sede di CONFITARMA (Piazza SS. Apostoli 66, Roma).

In particolare, lo studio e il convegno affronteranno due aspetti del fenomeno

tra loro connessi. Da una parte il quadro giuridico; dall'altra, la scarsa attenzione sin ora dedicata alle implicazioni di natura psicologica che tale regime di piena ed esclusiva responsabilità su quanto accade a bordo produce sul personale coinvolto. Sarà interessante mettere a fuoco le difficili condizioni nelle quali si trovano a operare i comandanti delle navi, anche a causa di un quadro giuridico in parte obsoleto. Al convegno prenderà parte un panel di relatori di riconosciuta esperienza e competenze in grado di coprire l'intero spettro delle problematiche giuridiche che caratterizzano la materia.

Gli atti del convegno saranno raccolti in una pubblicazione.

La logistica e i trasporti per le Piccole e Medie Imprese saranno invece sotto i riflettori della IV edizione del Forum "Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry" che si svolgerà giovedì 30 gennaio presso il Centro Congressi di Assolombarda a Milano, del comitato promotore fanno parte Confetra, Alesa (Associazione lombarda spedizionieri e autotrasportatori) e International Propepel Clubs.

La compagnia Finnlines ha ordinato in Cina due nuovi traghetti ro-pax da 230 metri

## A Grimaldi il terminal auto di Gioia Tauro

Automar (coi soci Bertani e Mercurio) rileva il 50% dei tedeschi di Blg Logistics

Salvo Vaglica

Il gruppo Grimaldi, insieme ai soci Bertani e Mercurio, ha acquistato il controllo totale di AutoTerminal Gioia Tauro (nella foto), rilevando il 50% detenuto fino ad oggi nella società dal gruppo tedesco Blg Logistics, che abbandona così lo scalo calabrese.

ATGT, nata nel 1999 ad opera proprio di Blg Logistics leader europeo nel settore della movimentazione dei veicoli, è dedicata alla gestione del traffico automotive nel porto di Gioia Tauro e attualmente dispone di un terminal che si estende su 320.000 m2, con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli e dotato di un centro PDI di 2.400 m2 e di tre binari di raccordo ferroviario.

Nel 2016, la società Automar, operatore storico rilevato in precedenza da Grimaldi, Bertani e Mercurio (i primi due controllano il 40% ciascuno, il terzo il restante 20%), fa il suo ingresso in ATGT acquistando il 50% del terminal auto calabrese, che inizia ad operare principalmente al servizio dei traffici auto del gruppo Grimaldi. Ora Automar, a valle di questa operazione, controlla il 100% di ATGT, che spiega Grimaldi in una nota - verrà



rinominata AutoMar Gioia Tauro e successivamente incorporata nella stessa Automar.

Neanche due mesi fa, ATGT aveva ottenuto un primo via libera da parte dell'Autorità di Sistema Portuale per ampliare il perimetro della propria concessione con 65.000 mq quadrati di piazzale ulteriore, richiesti nel 2018 e che si andrebbero ad aggiungere agli oltre 300.000 mq oggetto dell'attuale titolo concessorio.

"Malgrado nel frattempo il traffico auto abbia conosciuto a livello mondiale un significativo rallentamento, il terminalista ha confermato l'investimento per allestire l'area che noi ci siamo limitati a spianare" spiegava a fine novembre il vertice dell'ente An-

drea Agostinelli.

Intanto la compagnia Finnlines del gruppo Grimaldi ha annunciato la firma di un ordine per due navi ro-pax. Le unità saranno realizzate dal cantiere Jinling Shipyard (Weihai) prima noto come AVIC Weihai, parte del colosso China Merchants. Finnlines ha firmato l'ordine per dare impulso alla propria strategia di espansione della flotta.

Le "Superstar ro-pax" dovrebbero essere consegnate entro il 2023 e saranno le nuove ammiraglie di Finnlines sia in termini di dimensioni che di tecnologia. Con una lunghezza di circa 230 metri, saranno le più grandi navi esistenti di classe Star e la loro capacità di carico sarà di 5.100 metri lineari e di circa 1.100 passeggeri.



**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

Ciascun crocierista ha speso mediamente 376 dollari nelle città portuali prima di imbarcarsi, 101 in ogni destinazione

# Crociere, un'industria da 135 miliardi di euro

Rapporto Clia: nel 2018 generati un milione e 177 mila posti di lavoro, quest'anno previsti 32 milioni di passeggeri

Alessia Spataro

Grazie alla costante crescita degli ultimi anni le crociere hanno totalizzato nel 2018 ben 150 miliardi di dollari di fatturato, pari a circa 135 miliardi di euro, generando un milione e 177 mila posti di lavoro e pagato complessivamente 50,2 miliardi di dollari di stipendi. E si stima che saranno 32 milioni i passeggeri trasportati dalle navi da crociera nel 2020: due milioni in più rispetto ai 30 previsti per il 2019, secondo le previsioni della Clia (Cruise Lines International Association, l'associazione globale che riunisce le compagnie armatoriali che operano nel settore) che ha presentato il "2020 State of the Cruise Industry Outlook", con numeri, aspettative, tendenze e analisi sul settore.

Una corsa, quella del turismo crocieristico, a pieno regime: 10 anni fa (2009) i passeggeri movimentati globalmente erano stati 17,8 milioni, cinque anni fa (nel 2014 quindi) furono 22,3 milioni. Questo per effetto della crescita delle flotte: quest'anno entreranno in servizio oltre 19 unità da crociera oceaniche, delle quali 11 sopra le 40 mila tonnellate di stazza lorda. In questa categoria di navi definite "grandi" (dal decreto Clini-Passera su Venezia) la farà da padrona ancora una volta Finccantieri con cinque nuove navi: "Seven Seas Splendor",



"Scarlet Lady", "Enchanted Princess", "Silver Moon" e "Costa Firenze". Sarà seguita dal gruppo tedesco Meyer con quattro unità: "Iona", "Spirit of Adventure", "Mardi Gras" e "Odyssey of the Seas". Chiudono la classifica i francesi Chantiers de l'Atlantique con due navi ("Celebrity Apex" e "Msc Virtuosa"). Nel 2020 il totale delle navi passeggeri in servizio raggiungerà quindi le 278 unità: il 32% della flotta sarà impegnato ai Caraibi, il 17% nel Mediterraneo, l'11% nel resto d'Europa, il 5% tra Cina, Australia, Nuova Zelanda-Pacifico, Alaska e resto

dell'Asia, il 2% in Sud America e il 17% nelle altre regioni del mondo. «La domanda di crociere raggiunge nuovi record e si diversifica, mentre le compagnie accelerano i loro sforzi verso sostenibilità turistica e ambientale», commenta Kelly Craighead, presidente e amministratore delegato di Clia, sottolineando come «gli armatori sono all'avanguardia nella protezione e nella tutela delle destinazioni e la coabitazione di viaggiatori e residenti». Clia per il 2020 stima anche un aumento dei soggiorni per i crocieristi che si fermeranno qualche giorno nei

porti imbarco o di sbarco, pre o post crociera e saranno circa il 65%. Si prevede una crescente attenzione da parte degli ospiti alla riduzione della plastica (8 su 10 riciccano). Migliora inoltre l'opinione sui viaggi in crociera della generazione X (+66%) e dei Millennial (71%) rispetto a due anni fa. L'industria diventa sempre più attenta al viaggiatore single, con cabine che hanno funzione di studio, attività ed eliminazione dei supplementi. Crescono infine le minicrociere, con itinerari tra i tre e i cinque giorni. Il rapporto presentato da Clia ha

preso anche in considerazione l'impatto dell'industria crocieristica sull'economia e sull'occupazione nel 2018, anno in cui il traffico crocieristico è stato di 28,5 milioni di passeggeri. Lo scorso anno il settore ha sostenuto 1,1 milioni di posti di lavoro per un totale di 50,2 miliardi di dollari di stipendi e ha prodotto un valore economico mondiale pari a 150 miliardi di dollari. Ciascun crocierista ha speso mediamente 376 dollari nelle città portuali prima di imbarcarsi, spendendone 101 in ogni destinazione toccata in viaggio. Quanto alla sostenibilità ambientale, il 44% delle navi attualmente in ordine sarà predisposto per la propulsione a gas naturale liquefatto; il 68% della flotta attuale è dotato di sistemi di pulizia dei gas di scarico (scrubber) e gli stessi impianti saranno installati sul 75% delle navi in ordine non dual fuel. Per quanto riguarda invece i sistemi di trattamento delle acque reflue tutte le navi ne saranno dotate, mentre l'88% sarà predisposto al cold ironing, cioè la possibilità di allacciare la nave alla rete elettrica in porto. Inoltre sono già in sperimentazione sistemi a batteria, celle a combustibile ed energia solare. Così insomma l'industria delle crociere si prepara all'introduzione della nuova normativa Imo 2020 (limite allo 0,5% delle emissioni di zolfo) che entrerà in vigore a gennaio.

Dalla metà di novembre del prossimo anno fino a Pasqua 2022 l'itinerario di una settimana toccherà il porto di Palermo ogni giovedì

Bianca Longo

Costa Crociere apre le vendite per gli itinerari della prossima ammiraglia Costa Toscana (nella foto in alto), che sono già disponibili per la prenotazione nelle agenzie di viaggio e online.

A poche settimane dal debutto di Costa Smeralda, che sta riscuotendo un grandissimo apprezzamento, la compagnia italiana offre la possibilità di iniziare a sognare una vacanza anche sulla gemella Costa Toscana, che è attualmente in costruzione presso il cantiere Meyer di Turku, in Finlandia. Costa Toscana e Costa Smeralda sono due navi a basso impatto ambientale che rappresentano un progetto unico nel settore delle crociere, in grado di coniugare l'in-

## Costa apre le vendite della prossima ammiraglia Toscana Il primo viaggio partirà da Amburgo il 28 giugno del 2021

novazione responsabile con quella di prodotto. Sono infatti alimentate a gas naturale liquefatto, il combustibile fossile più "pulito" al mondo, e propongono un'esperienza di vacanza senza precedenti, in cui l'ospitalità italiana resta elemento fondamentale e distintivo. La prima crociera di Costa Toscana inizierà da Amburgo il 28 giugno del 2021: quattordici giorni con destinazione finale Savona e un programma che prevede soste lunghe, di due giorni e una notte, a Lisbona, Barcel-

lona e Marsiglia, tre delle più belle città di mare europee. Nel corso dell'estate 2021 e sino alla prima settimana di novembre, Costa Toscana proporrà crociere di una settimana che andranno alla scoperta di cultura, arte e spiagge del Mediterraneo occidentale. L'itinerario comprende Savona (domenica), Napoli (lunedì), Cagliari (martedì), un giorno di navigazione, Palma di Maiorca (giovedì), Barcellona (venerdì) e Marsiglia (sabato). Dalla metà di novembre 2021 sino a

Pasqua 2022 inclusa, l'itinerario sarà sempre di una settimana, ma cambierà per visitare due tra le più amate città d'arte italiane: Savona (sabato), Marsiglia (domenica), Barcellona (lunedì), Palma di Maiorca (martedì), un giorno di navigazione, Palermo (giovedì), Civitavecchia/Roma (venerdì). Da non perdere la crociera di Capodanno 2022, che avrà un itinerario speciale di nove giorni con l'aggiunta di Valencia. Costa Crociere annuncia inoltre

un'altra novità relativa al 2020. Costa Victoria prolungherà infatti la stagione estiva con quattro nuove crociere, anch'esse già disponibili per la prenotazione. Dal 9 settembre al 12 ottobre 2020 la nave partirà da Savona per una vacanza di undici giorni alla scoperta di nove splendide destinazioni balneari del Mediterraneo occidentale: Toluone, Tarragona, Ibiza, Palma di Maiorca, Minorca, Ajaccio, Olbia, Salerno, Portoferraio/isola d'Elba. La nave sosterrà in molti di questi porti dal mattino sino a tarda sera, permettendo agli ospiti di godersi pienamente la visita a terra. Ulteriori novità relative agli itinerari di Costa Victoria dopo ottobre 2020 saranno annunciate nelle prossime settimane.

**GRIMALDI GROUP**  
**Short Sea Services**  
ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER

**La Dorsale Tirrenica**  
Scegliendo la nave come soluzione logistica risparmi fino al 50% rispetto ai costi del trasporto stradale.

**La Dorsale Adriatica**

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 Pittografica: via Salvatore Pelligra 6 - 90128 Palermo - tel. +39 091481521

Anno 11 Numero 2 - 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

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### NORD EUROPA

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### AFRICA ORIENTALE

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### SUD AFRICA

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### NORD AMERICA

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### SUD AMERICA

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### SUBCONTINENTE INDIANO

18 GENNAIO MSC ESHA YY955R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

25 GENNAIO MSC ESHA YY956R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

1 FEBBRAIO MSC ESHA YY957R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

8 FEBBRAIO MSC ESHA YY958R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

### TUNISIA

#### DA PALERMO PER LA GOULETTE

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

18 GENNAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

21 GENNAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

25 GENNAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

28 GENNAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

1 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

4 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

8 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

11 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

### TURCHIA

#### DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

16 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

17 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

20 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

23 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

24 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

27 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

30 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

31 GENNAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

### GIORNO

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

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

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

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

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

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'
<b>LUNEDI'</b>	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	<b>VENERDI'</b>	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin
	Ustica	08.00	Ustica	15.00	Afo LibertyLines		Tunisi	07.00	Salerno	10.30	Grimaldi Group
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines		Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar
	Genova	(sosta)	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines
<b>MARTEDI'</b>	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin	<b>SABATO</b>	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Cagliari	07.30	Cagliari	19.30	Tirrenia-Cin
	Livorno	18.30	Livorno	23.30	Grimaldi Group		Genova	19.00	Genova	23.59	Grandi N. Veloci
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci		Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		C/Vecchia	08.00	Tunisi	11.00	Grandi N. Veloci
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines		Livorno	19.00	Livorno	00.30 (dom)	Grimaldi Group
<b>MERCOLEDI'</b>	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Salerno	10.00	Tunisi	12.30	Grimaldi Group
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines	<b>DOMENICA</b>	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines		Genova	19.00	Genova	(sosta)	Grandi N. Veloci
<b>GIOVEDI'</b>	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines
	Livorno	18.30	Livorno	23.30	Grimaldi Group		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci		Tunisi	15.30	Salerno	20.00	Grimaldi Group
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines		Tunisi	12.00	C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines		Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar						

### Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 gennaio 2020

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,1115
Yen giapponese	121,81
Corona danese	7,4720
Corona svedese	10,4483
Lira sterlina	0,85055
Corona norvegese	10,0353
Corona ceca	25,490
Fiorino ungherese	330,77
Zloty polacco	4,2706
Franco svizzero	1,0913
\$ canadese	1,4624
\$ australiano	1,6227
\$ neozelandese	1,6920
Corona estone	15,646
Litas lituano	3,45280
Lats lettone	0,70320
Corona slovacca	30,31100
Leu rumeno	4,7760
Lev bulgaro	1,9558

Secondo World Capital l'aspetto più importante per la costruzione di un nuovo capannone sarebbe l'efficienza energetica

# Logistica, il settore immobiliare cresce ancora

I risultati dello studio Nuveen Real Estate: lo sviluppo potrebbe interessare anche città di medie dimensioni

Giacomo D'Orsa

La logistica continuerà a garantire anche nel 2020 soddisfazioni agli investitori del mercato immobiliare. La previsione arriva dall'ultima ricerca di Nuveen Real Estate, una delle più grandi società al mondo attiva nella gestione degli investimenti immobiliari, secondo cui il settore logistico, da molti considerato uno dei più promettenti, crescerà ulteriormente nei mercati che in precedenza erano considerati secondari come Siviglia, Genova, Erfurt, Tolosa o Linz, grazie alla diffusione dell'e-commerce dalle grandi città ai centri più piccoli. Molti investitori stanno aumentando la loro esposizione nella logistica, puntando a un 20% del portafoglio; la costruzione di nuovi spazi si mantiene su livelli importanti ma adeguati, determinando il formarsi di una coda di acquirenti che cercano di entrare nel mercato, sostenendone quindi i valori.

“La logistica – sottolinea Mario Pellò, direttore in Italia di Nuveen Real Estate – è sicuramente uno dei segmenti che offrono le prospettive più interessanti per l'Italia. Per quanto riguarda il retail, la penetrazione di internet, ancora relativamente bassa rispetto ad altri paesi europei, ha dei risvolti anche positivi per il nostro Paese. Da una parte pone infatti il settore retail al riparo da una migrazione troppo rapida verso l'online e dall'altro sostiene lo



sviluppo del settore logistico, che naturalmente cresce di pari passo con la diffusione dell'e-commerce". Che in Italia il settore immobiliare logistico si riconfermi "un asset class dal grande potenziale, soprattutto in prossimità dei grandi centri cittadini" lo sostiene anche l'advisor World Capital nell'ultima indagine di mercato intitolata Logistica: uno sguardo al futuro. Secondo gli esperti di mercato negli ultimi anni la tendenza della domanda è quella di orientarsi su immobili moderni, progettati in un'ottica di risparmio dei consumi e di efficienza energetica. Il 63% degli intervistati da World Capital ha indicato l'efficienza energetica come aspetto più importante per la costruzione di un nuovo immobile logistico.

In generale, tra le caratteristiche principali che un capannone deve avere per definirsi sostenibile si trovano:

certificazione Leed (strumento di valutazione che certifica il grado di prestazione degli edifici sostenibili), impianti a temperatura controllata, pannelli fotovoltaici (sia come fonte di energia rinnovabile, ma anche per una riduzione del consumo di energia elettrica), sistemi a basso consumo come illuminazione a Led o lampadine Tp e aumento dei parcheggi destinati ai veicoli elettrici. "Il sentiment attuale della logistica italiana è quello di un ammodernamento degli edifici per rispondere al meglio alle nuove esigenze del mercato", spiega Andrea Faini, amministratore delegato di World Capital. "Efficienza energetica e sostenibilità sono le tematiche più discusse e con un notevole impatto sugli immobili logistici, questo perché negli ultimi anni la tendenza dei conduttori è quella di prestare particolare attenzione alle spese di gestione".

Intesa Smet-Cfi per collegare Orbassano, Verona e Bari

## Trasporto di semirimorchi Nord-Sud Primo servizio intermodale ferroviario

nostro servizio

Smet, in partnership con CFI – Compagnia Ferroviaria Italiana, lancia il primo servizio intermodale ferroviario multistop tra il Nord e il Sud Italia, dedicato al trasporto dei semirimorchi.

Il servizio collega il terminal di Orbassano, in provincia di Torino, con Verona e successivamente con il terminal di Bari. Previste al momento 3 partenze settimanali, che saliranno a 6 a partire dal mese di maggio. Il collegamento consentirà di trasportare tramite ferrovia oltre 270 camion a settimana, che diversamente percorrerebbero il tragitto tramite autostrada: si genererà così una riduzione di emissioni di CO2 del 65%.

“Con l'apertura di questo nuovo collegamento ferroviario per il trasporto di semirimorchi, riconfermiamo il nostro ruolo di operatore logistico intermodale e la nostra vocazione pionieristica nell'ambito dei trasporti. Grazie alla partnership con CFI e con Terminali Italia, da oggi le distanze

tra Nord e Sud Italia si riducono sensibilmente, generando un notevole vantaggio competitivo per le aziende e un'importante riduzione in termini di emissioni inquinanti”, commenta l'amministratore delegato Domenico De Rosa, alla guida del Gruppo Smet.

“Siamo davvero felici di essere parte di questa inedita e futuristica iniziativa”, ha dichiarato Giacomo Di Patrizi, amministratore delegato di CFI. “Abbiamo puntato da sempre per la nostra crescita su partnership forti e solide e su progetti profondamente innovativi, che potessero dare una diversa visione del trasporto ferroviario; la splendida idea di Domenico De Rosa, AD di Smet, del primo treno multistop di semirimorchi che unisce Nord Ovest, Nord Est e Sud del Paese, ci porta assolutamente in questo solco e siamo pertanto fieri ed orgogliosi di essere al loro fianco in questa appassionante ed affascinante sfida”.

Un dipartimento per limitare le emissioni nell'atmosfera

## Onorato Armatori in difesa dell'ambiente Sempre più “verdi” le navi del gruppo

Marco Di Giovanni

Ci sono due modi per approcciarsi alla difesa dell'ambiente. Il primo è quello di parlarne. Il secondo è quello di porre in essere comportamenti pratici per dimostrare, coi fatti, che questa vicinanza è reale, concreta, tangibile. Moby, Tirrenia e Toremar, da sempre, sono della seconda scuola. Sulle navi del Gruppo è stato implementato, in collaborazione con il Gruppo Ligabue, storico partner di Onorato Armatori per la ristorazione, un progetto teso alla riduzione della plastica a bordo, con l'obiettivo finale di limitare drasticamente il consumo dei prodotti di plastica monouso non riciclabili. Rispetto allo stesso periodo del 2018, nel secondo semestre del 2019, sono stati consumati oltre 4 milioni di articoli in plastica monouso in meno.

Moby, Tirrenia e Toremar hanno anche costituito un apposito dipartimento “Energy saving” per limitare le emissioni di CO2 nell'atmosfera e ogni viaggio delle navi delle Compagnie del Gruppo Onorato costituisce un risparmio dell'anidride carbonica rilasciata nell'aria. Basti pensare che, anche solo per limitarsi alle due ammiraglie della flotta merci, le gemelle Maria Grazia Onorato e Alf Pollak, ogni viaggio sulla rotta fra Genova, Livorno, Catania e Malta permette di imbarcare fino a 283 semirimorchi che, messi uno dietro l'altro sulle autostrade, significherebbero oltre quattromila metri lineari di mezzi inquinanti sulle strade.

E i dati su ogni singolo viaggio vengono di pari passo. Una nave di questo tipo comporta una riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera. A parità di peso trasportato, un aereo emette una quantità di anidride carbonica di oltre 20 volte superiore rispetto a quella di una nave ro-ro e se l'equivalente caricato dalle navi del Gruppo in un anno fosse trasportato in

aereo, le emissioni aggiuntive di CO2 nell'atmosfera sarebbero di 1,9 milioni di tonnellate, equivalenti a 224 milioni di euro di costi sociali, calcolati da uno studio dell'autorevole The European House – Ambrosetti.

E poi, a completare l'anima “green” di Onorato Armatori, c'è una particolare cura per gli animali: sia a bordo, con il primato dell'attenzione ai cani e agli animali domestici, per cui sono previsti particolari trattamenti e la possibilità di viaggiare con i rispettivi padroni, o con le campagne per aiutare i cani-eroi campioni di salvataggio. O, soprattutto, con la collaborazione con i biologi marini che hanno portato avanti anno dopo anno le campagne di avvistamento dei cetacei ospiti sul ponte delle navi di Moby e Tirrenia.

“Tutte le azioni positive che stiamo portando avanti – spiega Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo armatoriale – nascono dal nostro amore per il mare, declinato in tutte le sue sfumature. Che si tratti di combattere la battaglia contro la plastica impunemente gettata, che ci ha visto aderire fra i primissimi ai protocolli di difesa del mare con i nostri uomini pronti a segnalare immediatamente alle autorità qualsiasi concentrazione anomala di materie plastiche avvistate in mare, o di contribuire all'azzeramento di CO2, noi ci siamo. E tengo a sottolineare come tutte le nuove navi delle nostre Compagnie, dalle due ro-ro Maria Grazia Onorato e Alf Pollak, alle due cruise-ferry in costruzione in Cina, fino a Vincenzino O., l'ultimo rimorchiatore entrato nella nostra flotta, siano sempre all'avanguardia nelle dotazioni tecniche compatibili con il rispetto dell'ambiente, dagli scrubber per la pulizia dei fumi alla possibilità di alimentazione ibrida già prevista in fase di progetto. Non sono solo le navi più grandi e più moderne del Mediterraneo, ma anche le più verdi”.

Tra le novità figura l'inserimento nell'elenco degli interporti di Marzaglia e Rubiera

## Mezzi pesanti, il calendario dei divieti

Circolazione fuori dai centri abitati dei tir con massa oltre le 7,5 tonnellate

Bianca Longo

Diffuso il nuovo calendario del piano divieti di circolazione, fuori dai centri abitati previsto per i mezzi pesanti aventi una massa massima complessiva superiore a 7,5 tonnellate. Tra le novità del provvedimento figura l'inserimento degli interporti di Marzaglia e Rubiera tra quelli che godono delle agevolazioni per il trasporto intermodale ove le limitazioni alla circolazione terminano 4 ore prima per i veicoli diretti agli interporti di rilevanza nazionale.

Per i veicoli diretti agli interporti di rilevanza nazionale, (Bari - Bologna - Catania - Cervignano - Jesi - Livorno - Marcianise - Nola - Novara - Orte -

Padova - Parma - Pescara - Prato - Rivalta Scrivia - Torino - Vado Ligure (SV) - Venezia - Verona) ed ai terminali intermodali collocati in posizione strategica (Busto Arsizio, Domodossola - Marzaglia - Melzo - Milano smistamento - Mortara - Portogruaro - Rovigo - Rubiera - Trento - Trieste - Voltri) che trasportano merci o unità di carico dirette all'estero, purché muniti di idonea documentazione attestante la destinazione all'estero delle merci o delle unità di carico, nonché della documentazione relativa alla prosecuzione del viaggio con la modalità ferroviaria, l'orario di termine del divieto è anticipato di ore quattro.

Per i veicoli che circolano in Sicilia, provenienti dalla rimanente parte del

territorio nazionale che si avvalgono di traghettamento, ad eccezione di quelli provenienti dalla Calabria attraverso i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine del viaggio, l'orario di inizio del divieto di cui all'art. 2 è posticipato di ore quattro. Per i veicoli che circolano in Sicilia, diretti verso la rimanente parte del territorio nazionale che si avvalgono di traghettamento, ad eccezione di quelli diretti alla Calabria attraverso i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, purché muniti di idonea documentazione attestante la destinazione del viaggio e di lettera di prenotazione o titolo di viaggio per l'imbarco, il divieto non si applica

E' stato realizzato negli uffici della "Conca d'Oro" grazie alla passione del titolare Gino Campanella

## Palermo, un teatro nell'agenzia di viaggi

Un teatro dei pupi in un'agenzia di viaggi? Succede a Palermo dove Gino Campanella, contitolare della "Conca d'Oro Viaggi", con un passato di insegnante e una passione smodata per la cultura e le tradizioni popolari, compresa la cucina, è riuscito a realizzare un sogno che coltivava probabilmente sin da bambino. Siamo negli uffici della storica Conca d'oro viaggi, la più longeva agenzia della città che Gino e il fratello Giuseppe fondarono nel 1956 a Monreale quando, da agenti di navigazione, assistevano i connazionali che spinti dal bisogno emigravano in cerca di fortuna. L'agenzia com'è ora, all'ombra di Palazzo dei Normanni, nasce nel 1981 e da allora si occupa di viaggi organizzati e di turismo scolastico.



Il teatro è stato realizzato al primo piano delle sedi, un antico palazzo nobiliare di fine '700, in corrispondenza dell'ex stazione di posta fuori le mura dell'antica piazza santa Teresa (oggi piazza Indipendenza), con soffitti affrescati e pavimenti in antiche maioliche. Campanella ha perfino “sfrattato” la figlia Eleonora, che è

anche il suo braccio destro, per esporre anche una magnifica collezione composta da poco più di 200 pupi di tutte le fogge e di tutte le misure, compresi alcuni pregiati pezzi d'epoca. E per festeggiare il nuovo anno ha chiamato a raccolta gli amici offrendo uno spettacolo sulle gesta di Orlando a cura del puparo palermitano Enzo Mancuso che ha regalato ai presenti anche un momento magico declamando magistralmente un “cunto” sulle gesta dei Paladini di Francia. E, facendo lui stesso da anfitrione, ha ricordato come l'opera dei pupi fosse, originariamente, “strumento di educazione del popolo che apprendeva le gesta degli antichi eroi della saga che ha ispirato tanti grandi scrittori e le trammetteva a familiari e vicini”.

All'origine del contenzioso c'è l'applicazione della nuova normativa Imo sull'abbattimento delle emissioni di zolfo dalle navi

# Noli marittimi, trattativa aperta sui rincari

Dopo l'incontro del 7 gennaio al ministero tra autotrasportatori e armatori che ha scongiurato il blocco dei porti

Michelangelo Milazzo

«Spero che il blocco non si trasformi in un boomerang per l'economia della Sicilia e della Sardegna, per questo motivo lanciao un appello a sospendere il blocco stradale davanti ai porti, il governo è per il buon esito della vicenda e stiamo già lavorando alla soluzione da portare al prossimo incontro». Così il viceministro ai Trasporti, Giancarlo Cancellieri, ha commentato l'incontro del 7 gennaio a Roma, al dicastero, insieme alla ministra Paola De Micheli, con i rappresentanti degli autotrasportatori e degli armatori per fare il punto sull'adeguamento dei noli marittimi che aveva provocato la proclamazione di blocco dei porti isolani da parte di Trasportouno. Al centro l'aumento del costo del combustibile che dal primo gennaio, secondo la direttiva IMO 2020, dovrà essere molto più raffinato, con un tenore di zolfo bassissimo per ridurre l'impatto ambientale (dal 3,5% di massa/massa del 2019 allo 0,5% di oggi, sette volte meno). Per recuperare i costi, le compagnie marittime aumenteranno quindi i prezzi dei noli marittimi. Quali costi? In primo luogo i notevoli investimenti sui motori e l'installazione di "marmitte catalitiche" (scrubber).



«L'incontro - si legge in una nota del ministero - ha avuto come obiettivo principale quello di cominciare a vagliare tutte le possibili proposte per sostenere il settore del trasporto merci e il suo ruolo fondamentale per lo sviluppo dell'economia del paese soprattutto per gli spostamenti verso le isole maggiori, tutto ciò rispettando allo stesso tempo le esigenze degli stessi armatori per un rincaro imposto loro dagli investimenti che hanno dovuto affrontare per convertire le navi ai dettami normativi della direttiva comunitaria». Per gli spostamenti tra le

isole, le compagnie Grimaldi Lines, Grandi Navi Veloci e Moby/Tirrenia prevedono rincari fino al 25 per cento applicando un environmental sulphur surcharge Imo 2020, un supplemento che va dai 5 agli 8 euro a metro lineare. Gli autotrasportatori (che secondo i calcoli di Cna-Fita rappresentano circa tre quarti delle imprese sarde) chiedono un intervento della Regione Sardegna sul governo. «Occorre trovare un equilibrio - ha detto Cancellieri - tra le esigenze degli armatori e degli autotrasportatori. Analizzeremo le voci che stanno generando

questo aumento e cercheremo come governo di mettere in campo ogni possibile azione per diluirne in positivo gli effetti». «Nel corso dell'incontro al ministero - si legge in una nota di Trasportouno - si è individuato un percorso operativo finalizzato ad attenuare il caro dei noli marittimi dovuti al costo del carburante a basse emissioni che le navi sono obbligate a utilizzare in osservanza di una specifica normativa internazionale. Le ipotesi individuate saranno approfondite nel corso dell'ulteriore incontro che si terrà la prossima settimana con

la presenza delle Regioni Sicilia e della Sardegna». In sintesi mentre per i collegamenti con la Sardegna gli autotrasportatori potranno intervenire direttamente nella fase di definizione dei criteri della Convenzione sulla continuità territoriale, per i trasporti marittimi da e per la Sicilia saranno valutate le possibilità concrete di utilizzo del Marebonus. Ulteriore problema siciliano è rappresentato dalla deviazione, messa in atto dall'Anas, sulla tratta Catania-Palermo, che genera costi insostenibili per l'autotrasporto. Infatti nella riunione tenutasi presso la Regione Sicilia sono stati affrontati anche i temi inerenti le infrastrutture per le quali la stessa amministrazione regionale si è impegnata ad affrontare con determinazione. Mentre si attende che venga riconvocato a Roma il tavolo avviato il 7 gennaio con la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, per varare interventi urgenti che possano scongiurare il default delle piccole imprese di autotrasporto isolate, le compagnie di navigazione hanno iniziato ad applicare i nuovi incrementi tariffari del 25-30 per cento che, secondo i calcoli di Cna-Fita, arrivano a un complessivo +60% nel biennio 2018-2020, per via del rincaro del 30% già operato nel 2019 dalle compagnie marittime.

Dall'1 gennaio ridotte del 10% le catture di gambero viola, rosa e rosso, nasello, scampo e triglia di fango

## Pesca a strascico nel Mediterraneo Scattano i tagli per sei specie pregiate

Daniilo Giacalone

Dal primo gennaio 2020 l'Unione Europea cambia le regole per la pesca a strascico nel Mediterraneo occidentale di sei specie molto apprezzate in Italia: il gambero viola, il rosa e il rosso e poi il nasello, lo scampo e la triglia di fango. Le nuove norme comunitarie, che si applicano anche a Spagna e Francia, puntano a tagliare le giornate in mare dei pescatori del 10%, percentuale che potrebbe arrivare al 40% nei prossimi quattro anni, e questo dalla Liguria alla Sicilia settentrionale, inclusa la Sardegna e a ridurre quindi lo sforzo di pesca complessivo. A ricordarlo è Fedagri Pesca - Confcooperative Pesca nel Mediterraneo, evidenziando che Bruxelles dal 2020 introduce anche un periodo di fermo di tre mesi per la pesca dell'anguilla, oltre alla riduzione delle catture e sforzo di pesca per i piccoli pelagici nell'Adria-

tico e, sempre nell'Adriatico, un limite di sforzo di pesca per i demersali, le specie che vivono nel fondale. Si tratta di prodotti ittici, quelli toccati dal nuovo regolamento, molto richiesti dal mercato; basti pensare che nasello, scampo e triglia costituiscono il trio simbolo della pesca di paranza. I nuovi paletti europei, frutto di un piano pluriennale di ricostituzione degli stock ittici demersali, secondo Fedagri Pesca, "avranno un impatto importante in un'area di mare dove la pesca a strascico conta il 29% del totale della flotta nazionale, il 25% degli occupati e il 26% della produzione. Parliamo del futuro di 2mila lavoratori, oltre 700 pescherecci, per una produzione che vale 120 milioni di euro l'anno".

Sulla questione interviene l'eurodeputata della Lega e capogruppo di Identità e democrazia in commissione Pesca al Parlamento europeo, Rosanna Conte. "Le misure imposte dal-



l'Unione europea sui limiti a catture e giornate di pesca nel mar Adriatico e nel Mediterraneo occidentale, come il taglio del 10% delle giornate in mare dei pescatori a strascico a partire dal primo gennaio 2020, rischia - afferma Conte - di ridurre del 40% la produzione ittica nazionale. In questo modo, apriamo definitivamente la porta all'invasione di pesce extra-Ue, catturato in condizioni spesso di sovrasfruttamento e con mezzi altamente inquinanti. Altro che lotta per l'ambiente. E ora di dire basta a una politica europea che

dipinga e tratta i nostri pescatori come il male assoluto, chiudendo più di un occhio su quanto c'è dietro il pesce che importiamo, anche da altre zone dello stesso Mediterraneo. Purtroppo, le regole per il 2020 non si potranno cambiare in corsa, ma occorre lavorare in sede Ue e sui tavoli internazionali per fare in modo che gli scambi commerciali nel settore ittico siano improntati al rispetto di standard comuni. E occorre fin da subito che la Commissione introduca sostegni adeguati al reddito dei nostri pescatori".

### Distretto Pesca

## "Molto preoccupati per la crisi libica"

«Siamo molto preoccupati per questa escalation della crisi libica che potrebbe far diventare il Mediterraneo un involontario set bellico». Lo dice Nino Carlini, presidente del Distretto della Pesca Cosvap di Mazara del Vallo. "L'intera filiera della pesca siciliana - dice Carlini - guarda con preoccupazione a quanto sta avvenendo in Libia negli ultimi giorni. Gli operatori della pesca mediterranea hanno bisogno di lavorare senza mettere a rischio la propria sicurezza e quella delle loro imbarcazioni. Il nostro auspicio è che la situazione di crisi trovi presto una soluzione pacifica". Nello scorso mese di ottobre, durante l'ultima edizione di Blue Sea Land, il Distretto della Pesca era riuscito a riunire attorno ad un tavolo una delegazione libica, guidata dal ministro dell'Agricoltura e della Pesca della Libia, H.E. Abdelbast Ghanimi

Il centro di formazione palermitano è una delle 18 scuole al mondo e l'unica in Italia full member dell'International Diving Schools Association

## Cedifop, la qualità dei percorsi formativi per la subacquea industriale

Manos Kouvakis

Con l'apertura del Repertorio Telematico dei Commercial Diver Italiani, presso l'Assessorato al Lavoro della Regione Siciliana, previsto dalla Legge n. 7/2016 e dal Decreto Presidenziale n.31/2018 che hanno definito la categoria dei "Sommozzatori e lavoratori subacquei" come coloro che "eseguono, in immersione, attività lavorative subacquee anche in via non esclusiva o in modo non continuativo, operando in acque marittime inshore ed offshore o interne", fuori dall'ambito portuale, con titoli validi, come specifica l'articolo 3, comma 5 della legge, ai sensi della direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 settembre 2005, sull'intero territorio comunitario, è stato, dopo 40 anni, colmato quel vuoto legislativo che connotava

il settore, ed è iniziata una nuova era che disciplina finalmente i lavoratori di questa categoria. La qualità dei percorsi formativi è garantita dall'articolo 3.2 della legge 07/2016 "Gli interventi di cui al comma 1 devono essere conformi nei contenuti agli standard internazionalmente riconosciuti, con riferimento ai tempi di immersione e di fondo ed alle attività in acqua, dall'International Diving Schools Association (IDSA)"; standard a cui, nell'ultimo decennio hanno fatto riferimento i corsi del CEDIFOP, essendo una delle 18 scuole attualmente Full member IDSA nel mondo ed unica in Italia. Va sottolineato che questi corsi sono soggetti a controlli che devono essere effettuati per il rispetto di obblighi e requisiti generali in materia di salute, sicurezza ed ambiente, offrendo ga-

ranzie relative alla sicurezza dei lavoratori, già previste dal decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante il testo unico in materia di sicurezza sul lavoro, ed in particolare gli articoli 18, comma 1, lettera e), 36, comma 1, lettera a), e 37, comma 3, sulla formazione minima, che deve ricevere un lavoratore che effettua un'attività subacquea, affinché si ottemperino i requisiti previsti dal decreto legislativo n.81 del 2008. Tale formazione minima è l'unica a garantire i lavoratori attraverso un livello "minimo" di competenze per operare in sicurezza, e allo stesso tempo garantire anche il datore di lavoro e le istituzioni che attualmente espongono i lavoratori del settore a gravi rischi in mancanza di una formazione specifica. La formazione al CEDIFOP, si articola in un corso successivo che permette, a chi ha già raggiunto il livello

OTS, di continuare il suo percorso formativo per raggiungere il livello INHSORE, come prevede il Decreto Dirigente Generale (DDG) n°4741 del 18/12/2019, dell'Assessorato Regionale del Lavoro, che così recita: "... per OTS (Operatore Tecnico Subacqueo), si intende il riferimento alla qualifica di base necessaria all'accesso ai corsi, che consente di conseguire le qualifiche normative di: 1) Inshore diver o "sommozzatore"; 2) Offshore diver "Top up"; e 3) Offshore sat diver "altofondalista" ... e che "...i richiedenti, per poter accedere ai profili di "Formazione normata" delle tre qualifiche professionali, onde partecipare ai corsi, debbono necessariamente dimostrare di essere in possesso del profilo di OTS (D.M. 13/01/1979, D.M. 31/03/1981 e D.M. 02/02/1982) con il Libretto di ricognizione, in corso di validità, attestante l'iscrizione

ad un registro dei sommozzatori in servizio locale di cui all'art. 3 del Decreto ministeriale 13 gennaio 1979, ovvero essere in possesso di certificazione di visite mediche internazionali, attestanti l'idoneità psico-fisica allo svolgimento dell'attività della subacquea industriale (IMCA D-20/01 del 02/07/2001)..." , facendo un preciso distinguo fra la formazione base per OTS (valida per l'iscrizione al Registro Sommozzatori presso una Capitaneria di Porto) e la formazione successiva, valida per l'iscrizione al Repertorio Telematico. In atto si stanno definendo le iscrizioni al prossimo corso per OTS del CEDIFOP, che inizierà verso la fine di Febbraio 2020, con allievi che arrivano, come sempre, da tutte le regioni Italiane, mentre dall'estero si sono iscritti allievi dalla Grecia, Tunisia, Ucraina e Sri Lanka.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gen/novembre 2019 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo e Termini Imerese
<b>TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE</b>	<b>6.056.830</b>
<b>MERCİ ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:</b>	<b>392.438</b>
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	378.173
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	14.265
<b>MERCİ ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:</b>	<b>270.998</b>
Cereali	46.896
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	224.102
Altre rinfuse	-----
<b>MERCİ VARIE IN COLLI DI CUI:</b>	<b>5.393.394</b>
Contenitori	160.955
Ro/ro	5.232.439
Altri	-----
<b>NAVI</b>	<b>7.876</b>
ARRIVI + PARTENZE: -----	
<b>PASSEGGERI</b>	<b>1.868.762</b>
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	104.609
TRAGHETTI:	1.290.905
<b>CROCIERISTI</b>	<b>473.248</b>
HOME PORT:	79.116
TRANSITI:	394.132
<b>N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)</b>	<b>12.877</b>
<b>*N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.</b>	<b>2.579</b>
<b>N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.</b>	<b>10.298</b>
<b>N° CONTENITORI (TOTALE)</b>	-----
<b>N° CONTENITORI VUOTI</b>	-----
<b>N° CONTENITORI PIENI</b>	-----



Trapani, 1977 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Iniziato il "salpamento" del molo Sud, alla banchina Sammuzzo terminal aliscafi e viabilità

## Porto di Palermo, nuovi lavori al via

Enzo Bruno

Iniziati al porto di Palermo i lavori per accorciare di 50 metri il molo Sud, in modo da agevolare l'ingresso delle nuove navi da crociera XL. L'appalto era stato aggiudicato alla ditta Cgf srl di Vallo della Lucania, in provincia di Salerno, per la somma di 653.590 euro, contro una previsione di 920.000, di cui 906.819 per lavori a base d'asta e 13.180 per oneri della sicurezza non soggetti al ribasso. Il bando prevedeva contestualmente il salpamento della testata del molo Sud e il rifiorimento del molo di Sant'Erasmus che sarà eseguito in gran parte utilizzando il materiale ricavato dalla demolizione della prima opera. Il materiale di risulta ottenuto, che si prevede possa superare i 110 mila metri cubi, sarà infatti reimpiegato per diversi interventi: oltre che per il rifiorimento del molo di soprafflutto del porticciolo di Sant'Erasmus, anche per la realizzazione di opere di protezione della passeggiata a mare del Foro Italo, il rafforzamento della mantellata del molo di soprafflutto del porticciolo dell'Acquasanta, il rafforzamento della diga foranea del porto commerciale. I lavori dovranno essere eseguiti entro 90 giorni dal verbale di consegna. Sulla banchina Sammuzzo (nella foto), invece, sono partiti i lavori per la realizzazione di un terminal provvisorio in acciaio e vetro per gli aliscafi. In questo caso ad aggiudicarsi la gara era stata la ditta "Cepie Energy Project società cooperativa" di Giardinello (Palermo), che aveva offerto un ribasso del 24,374 per cento su un importo a base di gara di 960 mila euro. Il bando, nel dettaglio, prevede la co-



struzione di una struttura provvisoria in 150 giorni dalla consegna dei lavori. "L'edificio in questione ha una natura provvisoria -si legge nella relazione allegata al bando - e per tale ragione non è inserito nelle previsioni di piano. Sul molo Sammuzzo verrà infatti, nel prossimo futuro, realizzato, coerentemente con le indicazioni del PRP, un grande Terminal crociere il cui progetto preliminare è stato oggetto di un apposito concorso di progettazione recentemente bandito e aggiudicato. Nell'attesa tuttavia della realizzazione del terminal crociere, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale ha ritenuto di dover rispondere alle crescenti esigenze del traffico aliscafi attraverso la realizzazione di questo piccolo manufatto". L'AdSP sottolinea che "la realizzazione del Terminal aliscafi sarà inquadrata in una più vasta riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'intera banchina Sammuzzo, la cui progettualità è stata curata direttamente dall'ufficio tecnico dell'Autorità di sistema portuale e che ha rappresentato per la presente proposta un riferimento

di base". Sulla stessa banchina la ditta "Soter srl" sta eseguendo i lavori di sistemazione di viabilità, impianti di illuminazione e verde. L'appalto è stato aggiudicato per 751.543 euro su una base d'asta di 987.608 euro. A breve, infine, partiranno i lavori di dragaggio dello specchio d'acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. Ad aggiudicarsi la gara è stata la "RCM Costruzioni srl" di Sarno (Salerno), che ha offerto un ribasso del 10,12% su un importo di 29,53 milioni di euro. L'azienda, che fa parte del gruppo Rainone, è specializzata in grandi opere pubbliche. Nel settore marittimo, in particolare, ha eseguito lavori nei porti di Salerno, Gaeta, Taranto, Napoli, Trieste, Pescara e Ravenna. Alla fine dello scorso anno, in Ati con la "Fincostr" di Roma, si è aggiudicata i lavori di approfondimento della banchina principale del terminal crociere di Savona, che porteranno il fondale utile di accosto da -9 a -11 metri, offrendo un ribasso del 21,81% su una base di 17 milioni.



**SICILY PORT INFORMER**

**L'Avvisatore**  
marittimo



L'edizione a colori on line dell'Avvisatore Marittimo all'indirizzo internet: [www.avvisatore.com](http://www.avvisatore.com)



# Avvisatore Giuridico



Solo per alcune fattispecie, come la responsabilità per danni da inquinamento di idrocarburi, prevalgono norme internazionali speciali

## Gli istituti processuali in materia di navigazione

Nel Codice è prevista la disciplina dell'istruzione preventiva per le inchieste sommarie e formali sui sinistri

Ambra Drago

Il codice della navigazione ha posto una normativa anche degli aspetti processuali. In particolare, inserisce nelle disposizioni processuali riguardanti la navigazione marittima la disciplina dell'istruzione preventiva, concernente le inchieste sommarie e formali sui sinistri marittimi e la verifica della relazione di eventi straordinari.

Si tratta di attività amministrative non soltanto volte ad accertare fatti rilevanti in previsione di processi civili e penali, ma anche a verificare l'adempimento di prescrizioni a garanzia della navigazione. Per quel che riguarda la giurisdizione la Corte costituzionale ha statuito l'illegittimità costituzionale della giurisdizione civile del comandante di porto che è regolata dal diritto comune. Solo per alcune fattispecie sono dettate norme internazionali speciali, che prevalgono su quelle generali. Una di queste si riscontra in materia di responsabilità per danni da inquinamento da idrocarburi.

La Convenzione di Bruxelles del 1960 dispone che la domanda di risarcimento deve essere proposta davanti al tribunale degli Stati contraenti sul cui territorio (compreso il mare territoriale) si sia verificato il danno.

In materia di trasporto aereo internazionale, l'art. 33 della Convenzione di Montreal del 1999 prevede quattro fori alternativi: il tribunale del domicilio del vettore; quello della sede principale dell'attività del vettore; quello del luogo dove il vettore possiede uno stabilimento a cura del quale il contratto è stato concluso; quello del luogo di destinazione.

In caso di morte o lesione personale del passeggero, è inoltre previsto il tri-



bunale della residenza principale del passeggero.

Di particolare rilievo è la disciplina della giurisdizione in materia di urto. Una normativa internazionale è contenuta nella Convenzione di Bruxelles del 1952 sulla competenza civile in materia di urto fra navi. La Convenzione si applica quando tutti gli interessati appartengano a Stati contraenti, e determina tre fori alternativi, a scelta dell'attore: il tribunale della residenza abituale del convenuto o una delle sedi del suo esercizio; il tribunale del luogo nel quale una nave appartenente al convenuto sia stata sequestrata o sarebbe potuta essere sequestrata se il convenuto non avesse offerto cauzione o altra garanzia; il tribunale del luogo dell'urto, quando l'urto sia avvenuto nei porti e rade, nonché nelle acque interne. Le parti, di comune accordo, possono ricorrere a un arbitrato.

Quando detta Convenzione non si applica, la giurisdizione è regolata dal diritto comune, integrato dall'art. 14 c. nav., secondo il quale la domanda relativa a un urto di navi o aeromobili in alto mare o altro luogo non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, può essere anche proposta in Italia quando la nave o l'aeromobile che ha causato

l'urto si trovano in Italia.

La stessa norma è disposta per i casi di assistenza salvataggio e ricupero, quando la nave o l'aeromobile assistiti o salvati o le persone le cose salvate o recuperate si trovano in Italia. Per quanto riguarda le cause marittime comprendono queste quelle per sinistri marittimi e quel sin materia di lavoro. In base al sistema originario, previsto dal codice dalla navigazione (art. 585), gli organi giudiziari competenti a giudicare le cause marittime erano, in primo grado: i comandanti di porto capi di circondario; i tribunali. La Corte costituzionale è intervenuta sul tema degli organi competenti a giudicare sancendo illegittimità costituzionale della giurisdizione civile del comandante da di porto. In buona sostanza ha disposto non operanti tutte le disposizioni del codice della navigazione che regolano tale giurisdizione, tranne per l'art. 598, dovendosi riconoscere "all'amichevole componimento" natura amministrativa e non giurisdizionale. Dunque, il Tribunale ha la competenza di tutte le cause marittime, indipendentemente dal valore.

1 - continua  
tratto da [giurisprudenzapenale.com](http://giurisprudenzapenale.com)

### Giurisprudenza

#### Contratto di viaggio turistico

Corte di Cassazione  
Sez. 3, Sentenza n. 3256 del  
02/03/2012  
Presidente: Spirito A. Estensore:  
Carluccio G. Relatore: Carluccio G.  
P.M. Apice U. (Diff.)  
Donzelli ed altro (Mirengi) contro  
Alpitour Spa (Bonaccorsi di Patti)  
(Cassa con rinvio, App. Milano,  
21/12/2009)

stico - Nozione - Contenuto - Fattispecie.

Decreto Legisl. 17/03/1995 num. 111 art. 2  
Decreto Legisl. 06/09/2005 num. 205 art. 83  
Decreto Legisl. 06/09/2005 num. 205 art. 84  
Decreto Legisl. 06/09/2005 num. 205 art. 86  
Decreto Legisl. 06/09/2005 num. 205 art. 92  
Cod. Civ. art. 1218

TRASPORTI - CONTRATTO DI VIAGGIO TURISTICO - IN GENERE - Contratto di pacchetto turistico



Deve qualificarsi come "pacchetto turistico", e soggiace alla relativa disciplina, l'acquisto ad un prezzo forfettario di un soggiorno presso una struttura alberghiera inserita in un villaggio turistico, a nulla rilevando che, per la fruizione dei servizi da questo offerti in base alla

prefissata combinazione venduta (spiaggia, vigilanza dei minori, piscina, animazione), il consumatore abbia dovuto pagare sul posto un prezzo aggiuntivo (sotto forma dell'acquisto di una c.d. "tessera club"), quando questo era comunque obbligatorio.

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

**L'Avvisatore Marittimo**  
ADESSO È ANCHE  
ON LINE  
CLICCA SU  
[WWW.AVVISATORE.COM](http://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

BOILING ON-LINE  
PRENOTA SU  
[www.libertylines.it](http://www.libertylines.it)

CALL CENTER  
+39 0923 873813  
[callcenter@libertylines.it](mailto:callcenter@libertylines.it)

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

**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