



L'Avvisatore

15 gennaio 2021

marittimo

EUROIMMAGGIO



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



LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VEICOLE



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Associazioni e sindacati di categoria soddissfatti della decisione. Assoportori affiancherà il ministero delle Infrastrutture

Tassazione sui porti, l'Italia farà ricorso

Il governo si rivolgerà alla Corte di giustizia europea: "Le AdSP sono enti pubblici e non economici"

Port Authority

Un concorso di idee per il porto di Trapani



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Il governo italiano ricorrerà alla Corte di giustizia europea contro la richiesta della Commissione europea di sottoporre a tassazione gli introiti delle Autorità di Sistema Portuale. L'ultimo avviso è arrivato da Bruxelles il 4 dicembre ed è firmato dalla Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager, che ha dato due mesi al Governo Italiano per replicare alla richiesta. L'Italia sostiene che le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici e non economici e quindi sono articolazioni della Pubblica Amministrazione che non svolgono attività economica tassabile. Bruxelles invece non riconosce la natura pubblica delle Autorità e considera gli introiti deri-

vanti dalle tasse di ancoraggio e dai canoni demaniali come attività da sottoporre a tassazione (in questo caso l'Ires), altrimenti s'incorre in illeciti aiuti di Stato.

La decisione è stata accolta con favore da associazioni di categoria e sindacati. A partire da Assoportori, che ha deciso di sostenere il ricorso presentato dalla De Micheli, aggiungendo che "per rafforzare" l'iniziativa della ministra si è deciso di procedere con ricorsi "ad adiuvandum" promossi da ogni singola Autorità Portuale e dalla stessa Assoportori. In campo anche l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip) e i sindacati confederali di categoria.



a pagina 3

Clecat ed Esc si rivolgono alla Commissione europea affinché aumenti la vigilanza

Spedizionieri e caricatori sul trasporto containerizzato: dalle compagnie pratiche operative e tariffarie scorrette

Sebastiano D'Agostino

Le associazioni europee di spedizionieri e caricatori tornano a sollecitare la Commissione europea ad indagare sulle pratiche operative e commerciali delle compagnie di navigazione containerizzate che, secondo CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) e ESC (European



Shippers' Council), stanno avendo sempre più un effetto distortivo sulla supply chain e un impatto negativo sull'economia. Accusano le compagnie di navigazione di violare contratti in vigore, di porre in atto condizioni irragionevoli nell'accettazione delle prenotazioni e fissare unilateralmente noli il cui valore risulterebbe di gran lunga superiore a quello concordato nei contratti.

a pagina 2

Critica di Contrasporto-Concommercio al governo

"Nella bozza del Recovery fund trasporti e logistica dimenticati"

Giacomo D'Orsa

L'efficace impiego delle risorse del Recovery fund è un'occasione unica per promuovere innovazione e sviluppo sostenibile, rimuovendo deficit strutturali a cominciare da quelli legati all'accessibilità e alla mobilità di merci "persone". Lo dice Contrasporto-Concommercio.

a pagina 5

L'AdSP: nel 2020 interventi per circa 350 milioni di euro

Augusta, boom di investimenti

Bianca Longo

Più che positivo, nonostante la pandemia da Covid-19, il bilancio di fine anno dei porti di Augusta e Catania, con prospettive per un 2021 ancor più florido. Si tratta, tra l'altro, di investimenti per circa 350 milioni di euro. Lo afferma in una nota l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

a pagina 5

L'Avvisatore
Marittimo

È ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

L'Art approva il progetto del ministero di aprire al mercato 4 tratte, tra cui Palermo-Napoli

Continuità territoriale verso la liberalizzazione

Michelangelo Milazzo

Via libera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla verifica di mercato svolta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui collegamenti marittimi svolti in regime di continuità territoriale con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti. In particolare, ART ha valutato positivamente la scelta del ministero di aprire al mercato

quattro collegamenti su dieci che in precedenza erano oggetto di convenzione: Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Ortore e Napoli-Palermo. "Ciò in quanto la presenza consolidata di operatori in concorrenza ha fatto cessare le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l'intervento pubblico".

a pagina 6



Naviservice
Pietro Barbaro Group

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

Salerno
Palermo
Messina

CARONTE & TOURIST
Le autorizzate d'amore

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, derizzaggio e taccaggio mezzi pesanti, autovetture e containers

Bologna s.r.l.
DISTRIBUZIONE MATERIALE E ELETTRICO

L'azienda che illumina le vostre idee

Bologna s.r.l. è l'azienda leader a Palermo per la distribuzione e fornitura di materiale elettrico dei migliori marchi, selezionati per garantire ad ogni cliente le performance in ogni circostanza.

Via G. Campi, 15/21
90124, Palermo PA
Tel. 091 444799
sito web: www.bolognasrl.it
e-mail: info@bolognasrl.com

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@magazzinigeneraliipalermo.com
www.magazzinigeneraliipalermo.com

Clecat ed Esc accusano le compagnie di violare i contratti e di imporre condizioni irragionevoli nelle prenotazioni

Trasporto marittimo containerizzato nel mirino

Le associazioni europee di spedizionieri e caricatori chiedono di indagare sulle pratiche operative e tariffarie

Sebastiano D'Agostino

Le associazioni europee che rappresentano spedizionieri e caricatori tornano a sollecitare la Commissione Europea ad indagare sulle pratiche operative e commerciali delle compagnie di navigazione containerizzate che, secondo CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services) ed ESC (European Shippers' Council), stanno avendo sempre più un effetto distortivo sulla supply chain e un impatto negativo sull'economia europea. In una lettera alla Commissione UE, riferendosi alle pratiche operative e tariffarie dei vettori marittimi, la CLECAT e l'ESC hanno accusato tra l'altro le compagnie di navigazione di violare contratti in vigore, di porre in atto condizioni irragionevoli nell'accettazione delle prenotazioni e di fissare unilateralmente noli il cui valore risulterebbe di gran lunga superiore a quello concordato nei contratti. Nella missiva le due associazioni hanno evidenziato che tali pratiche hanno un effetto particolarmente negativo sulle piccole imprese europee che sovente dispongono di limitate riserve finanziarie. Ad avvalorare questa tesi CLECAT ed ESC hanno portato ad esempio il caso di un'azienda francese che produce biciclette elettriche, società che rischia di chiudere perché non riceve pezzi di ricambio dall'Asia: la



conseguenza dei ritardi nelle consegne, della carenza di spazi e dell'aumento dei noli - hanno spiegato le associazioni - è che l'azienda non è in grado di finire i suoi prodotti e sta subendo perdite che nel prossimo futuro potrebbe non essere in grado di sostenere. Si tratta di ripercussioni negative - hanno specificato CLECAT ed ESC - che sono avvertite anche da aziende molto più grandi, tra cui quelle della grande distribuzione, della moda, del settore automobilistico, della cosmetica e dell'information technology. Nella lettera CLECAT ed ESC hanno nuovamente recriminato che le compagnie di navigazione che operano ser-

vizi di linea si riservano la possibilità di apportare variazioni ai noli ogni volta che lo ritengono opportuno, al di là del livello delle tariffe e degli oneri concordati con i clienti. Le due associazioni hanno sottolineato che nel contempo spedizionieri e caricatori devono far fronte a prenotazioni rifiutate e ritardi nel carico delle loro merci sulle navi nel caso i vettori marittimi ritengano più produttivo accettare spedizioni a tariffe più elevate per altre merci. CLECAT ed ESC hanno inoltre denunciato che i vettori marittimi imporrebbero l'accettazione di tariffe aggiuntive, sino ad arrivare a rifiutare prenotazioni forzando clienti con i

quali il valore dei noli è stato concordato per via contrattuale a dover ricorrere a spedizioni marittime con noli spot assai più onerosi. CLECAT ed ESC hanno anche posto l'attenzione sul problema dell'attuale carenza di container vuoti, carenza - hanno spiegato - che è stata determinata da interruzioni della supply chain causate dal numero senza precedenti di blank sailing programmate dai vettori marittimi, cancellazioni di partenze che arrivano al 30% del totale relativamente a determinate rotte di traffico, e dalla mancanza di affidabilità delle schedule, dato che - hanno precisato le due associazioni - solo il 50% delle

date di partenza delle navi è risultato corrispondere a quelle annunciate dalle compagnie di navigazione. CLECAT ed ESC hanno osservato che, se da un lato i vettori marittimi stanno cercando di rispedire i container vuoti in Cina sia per esigenze operative che commerciali, dall'altro ciò sta producendo un effetto domino in quanto si verifica una generalizzata carenza di contenitori disponibili per le esportazioni europee e, di conseguenza, gli spedizionieri devono anche confrontarsi con soprannoli come quelli imposti dalle compagnie di navigazione e motivati con l'esigenza di coprire i costi per il riposizionamento dei container. Secondo CLECAT ed ESC, questa motivazione non avrebbe senso dato che i vettori marittimi decidono di rispedire i container vuoti in Cina essenzialmente per motivi commerciali. CLECAT ed ESC hanno ricordato inoltre di aver già espresso la loro frustrazione derivante dalla decisione della Commissione Europea di prolungare ancora una volta l'applicazione del regolamento di esenzione per categoria a favore delle compagnie di navigazione che operano servizi di linea. Decisione - hanno rilevato - grazie alla quale i vettori marittimi possono continuare a fissare congiuntamente la programmazione delle blank sailing, determinando una carenza di capacità che ha consentito ai vettori di rincarare notevolmente i noli.

La denuncia del presidente di Assarmatori, Messina

“Investimenti per rinnovare i traghetti cancellati dall'ultima bozza del Pnrr”

Michele D'Amico

Un errore fatale perché viene sprecata un'occasione storica di rinnovare la flotta italiana di navi traghetti, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'economia nazionale, e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane. Così il presidente di ASSARMATORI, Stefano Messina, commenta l'ultima bozza del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) in cui è stato cancellato l'investimento pubblico di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte nel corto e nel lungo raggio, che già nel precedente documento era stato ridimensionato in 670 milioni (a fronte di un allargamento della platea dei beneficiari a navi da crociera e 60 mezzi delle Capitanerie di Porto). Il presidente di ASSARMATORI ha quindi lanciato un vero e proprio appello al Governo, affinché quello che è stato giustamente definito un Piano Marshall per lo shipping italiano non

sia azzerato vanificando le possibilità di rivitalizzare il settore del trasporto marittimo che, nonostante sia stato duramente colpito dalla crisi derivata dalla pandemia da Covid, continua però a garantire i servizi e l'occupazione dei marittimi. È necessario - afferma Stefano Messina - ritornare all'impianto originale del PNRR, con il sostegno all'investimento privato, sia per il corto che per il lungo raggio (500 milioni per il primo segmento e 1,5 miliardi di euro per il secondo), cifre che consentirebbero di far leva con gli investimenti degli armatori, il sostegno di Cassa Depositi e Prestiti e del sistema bancario, in modo da avviare la costruzione di decine di unità per un investimento complessivo che potrebbe superare i 7 miliardi di euro in gran parte coinvolgendo la cantieristica nazionale e l'indotto locale. Il PNRR - conclude Messina - è infatti un'occasione imperdibile anche per rilanciare questo settore con il suo indotto e la sua occupazione specializzata che ad oggi ha un grande bisogno di commesse per la disponibilità delle sue competenze e per la sua tradizione.

Entro fine mese il gruppo prenderà in consegna la Grande Texas e la Eco Livorno

Grimaldi, in servizio la Eco Barcelona

E' la seconda delle dodici unità ibride commissionate al cantiere cinese Jinling

Salvo Vaglia

Il Gruppo Grimaldi ha preso in consegna la Eco Barcelona ed entro la fine del mese entreranno in servizio anche la Grande Texas e la Eco Livorno. Tanto le due gemelle Eco, destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo, quanto la Grande Texas, sesta delle sette unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del Gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile. La Eco Barcelona, che batte bandiera italiana, è la seconda delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Grazie al loro design, le navi GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly. La nave è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer: se confrontata con la precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Gri-



maldi per il trasporto di merci di corto raggio, la nuova unità può trasportare il doppio del carico mantenendo gli stessi consumi di carburante a parità di velocità. L'eccellente performance ambientale della Eco Barcelona è il risultato dell'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ne ottimizzano i consumi e le prestazioni. In più la nave, che è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente, consuma carburante fossile in navigazione ed energia elettrica durante la sosta in porto, garantendo "Zero Emission in Port". Quando è ferma in banchina, infatti, la Eco Barcelona utilizza l'energia elettrica immagazzinata da batterie a litio che si ricaricano durante la navigazione gra-

zie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Come la sua gemella Eco Valencia, già operativa dalla metà di novembre, la Eco Barcelona sarà impiegata sulla linea regolare che collega i porti italiani di Livorno e Savona e quelli spagnoli di Barcellona e Valencia. "Questo nuovo anno inizia con i migliori auspici per il nostro Gruppo: solo nel mese di gennaio accoglieremo nella nostra flotta ben tre nuove navi ultra-moderne, e ancora altre unità saranno consegnate nei mesi a venire" spiega Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea.



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
sel azienda certificata ISO 9001 e
1400 opera nel settore dei Rifiuti
da oltre 25 anni. Concessionaria
del servizio ritiro trasporto e confez-
zionamento 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 Unitem 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

Assoporti, Ancip e sindacati di categoria scendono in campo per sostenere l'iniziativa del ministro Paola De Micheli

Tassazione dei porti, l'Italia pronta a opporsi

Il governo ricorrerà alla Corte di giustizia: le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici e non economici

Alessia Spataro

Il governo italiano ha deciso di contrastare per vie legali la richiesta della Commissione Europea di sottoporre a tassazione gli introiti delle Autorità di Sistema Portuale. L'ultimo avviso è arrivato da Bruxelles il 4 dicembre ed è firmato dalla Commissaria alla Concorrenza Margrethe Vestager, che ha dato due mesi al Governo italiano per replicare alla richiesta. L'8 gennaio è arrivata, seppure in modo informale, la risposta da Roma: il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, ha annunciato che l'Italia ricorrerà alla Corte di Giustizia Europea contro la pretesa comunitaria. Il ministro lo ha annunciato durante la diretta streaming dedicata al progetto sulla nuova diga foranea di Genova, affermando che il 7 gennaio è avvenuta al ministero una riunione tecnica per definire il ricorso. L'Italia sostiene che le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici e non economici e quindi sono articolazioni della Pubblica Amministrazione che non svolgono attività economica tassabile. Bruxelles invece non riconosce la natura pubblica delle Autorità e considera gli introiti derivanti dalle tasse di ancoraggio e dai canoni demaniali come attività da sottoporre a tassazione (in questo caso l'Ires), altrimenti s'incorre in illeciti aiuti di Stato. La decisione è stata accolta con favore

da associazioni di categoria e sindacati. A partire da Assoporti, che ha deciso di sostenere il ricorso presentato dalla De Micheli. Lo ha annunciato l'associazione al termine dell'assemblea convocata in videoconferenza per dibattere dell'argomento. "Il governo ha correttamente ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato come regolatore e che tutela il demanio e l'interesse nazionale", spiega Assoporti, aggiungendo che "per rafforzare l'iniziativa della Ministra si è deciso di procedere con ricorsi "ad adiuvandum" promossi da ogni singola Autorità Portuale e dalla stessa Assoporti". "L'associazione ha condiviso la decisione della Ministra e dei suoi uffici di ricorrere alla Corte di Giustizia, e abbiamo definito le modalità di sostegno concreto di questa iniziativa. Era doveroso discuterne internamente per giungere ad una posizione unitaria dei porti italiani a supporto dell'azione della Ministra", ha commentato il Presidente di Assoporti Daniele Rossi a margine dell'assemblea



In campo anche l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip) che in una nota ha ricordato di essersi sempre battuta in difesa della pubblicità dei porti italiani, «perché ha spiegato l'associazione - li consideriamo l'asset strategico più importante della nostra nazione. Lo abbiamo fatto anche sostituendoci a quelle istituzioni e associazioni che avrebbero dovuto e potuto fare molto di più in sede di interlocuzione europea. Ricordiamo infatti che, in tempi non sospetti, una nostra delegazione, nel novembre 2019, si è recata a Bruxelles per condividere le nostre osservazioni su una decisione che ritenevamo, e riteniamo tutt'ora, pericolosa per il futuro assetto giuridico

pubblico delle Autorità di Sistema Portuale». «Per noi - prosegue la nota - la legge n.84/94 deve essere difesa a tutti i costi, soprattutto da personaggi politici e lobby di potere che vorrebbero approfittare di questa decisione per stravolgere l'assetto delle AdSP per arrivare alla "loro" tanto agognata privatizzazione dei porti». Definendo «estremamente importante» l'esortazione rivolta da Matteo Bianchi, responsabile nazionale del dipartimento Economia del Mare del Partito Democratico, al cluster portuale italiano affinché si schiererà a fianco dell'iniziativa annunciata dalla ministra De Micheli, l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali ha precisato che «sicuramente, come ANCIP, non potremo intervenire ad adiuvandum nel procedimento legale, ma di certo saremo in prima fila nella difesa del nostro mondo».

Anche Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno espresso apprezzamento per la decisione preannunciata dalla ministra: «finalmente - hanno sottolineato le organizzazioni sindacali - una posizione chiara e netta così come avevamo già auspicato quando la Commissione Europea aveva minacciato il provvedimento di infrazione nei confronti dell'Italia sulla tassazione delle Autorità di Sistema Portuale». Evidenziando che il pronunciamento della Commissione Europea sugli aiuti di Stato ai porti italiani «di fatto stravolgerebbe l'assetto giuridico delle nostre AdSP, indirizzandolo verso la configurazione di impresa pubblica oppure di ente pubblico economico», Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno rilevato che «il ricorso alla Corte Europea è un punto di partenza dell'azione politica che l'intero cluster portuale deve avviare a sostegno delle evidenti differenze tra le nostre autorità e quelle degli altri paesi europei. Il nostro modello - hanno ribadito - va difeso tutti assieme e sostenuto con chiarezza e determinazione». «Il ruolo che attualmente esercitano questi enti pubblici, non economici ad ordinamento speciale, così come definiti dalla legge 84/94 che regola il mercato delle operazioni portuali - hanno osservato i tre sindacati - è di amministrare le aree demaniali e promuovere i nostri scali, andando così di fatto a svolgere un servizio di interesse generale e non di certo distortivo del mercato. È fondamentale quindi preservare questo assetto giuridico proprio per preservare il "bene pubblico" e la libera concorrenza con le regole tracciate nella legislazione portuale».

Msc rinvia la ripresa dei viaggi il 24 gennaio, Costa cancella quelli in programma in Italia fino al 31 poi schiererà la nave Deliziosa

Gianni De Bono

Il nuovo Dpcm per l'emergenza Covid che proroga le restrizioni fino al 15 gennaio sposta in avanti anche la ripartenza delle crociere, lasciando un margine di incertezza sulla ripresa. Cia, l'associazione internazionale dell'industria crocieristica "prende atto" dell'estensione "oltre la data inizialmente prevista del 6 gennaio" ma chiede che si riparta "appena possibile" e sottolinea che con il protocollo sanitario adottato le crociere oggi sono sicure e pronte a ripartire. "Il settore crocieristico costituisce un unicum grazie al rigoroso protocollo sanitario in uso - ricorda con una nota l'associazione -. Adottato fin da agosto, il protocollo ha dimostrato di funzionare in maniera adeguata, riuscendo a

Emergenza Covid, rinviata la ripartenza delle crociere

Appello della Cia: i nostri protocolli sanitari sono sicuri

far viaggiare fino ad oggi in modo responsabile e sicuro oltre 60 mila crocieristi, inserendoli di fatto all'interno di una bolla di protezione anche a salvaguardia delle comunità locali e senza rappresentare alcun peso - ne' economico ne' organizzativo - per le strutture sanitarie a terra". Ancora "Sono oggi le stesse comunità, territori e porti - aggiunge Cia - che hanno potuto beneficiare del turismo crocieristico fino alla pausa natalizia ad auspicare che si rimetta in moto il prima possibile il volano virtuoso di un settore che, solo in

Italia, genera ogni anno un fatturato di 14 miliardi di euro". A causa della proroga delle restrizioni per l'emergenza Coronavirus previste nell'ultimo decreto legge, legate agli spostamenti sul territorio che "impediscono l'accesso ai porti d'imbarco e la fruibilità degli stessi sino al 15 gennaio", Msc crociere posticipa la ripartenza al 24 gennaio. Annullata la crociera che doveva partire da Genova il 10 gennaio e "per prudenza visti i tempi stretti, anche quella del 17 gennaio", informa la compagnia, la prima

partenza per l'ammiraglia Msc Grandiosa, dopo la sospensione del periodo festivo è programmata per il 24 gennaio da Genova. Dal 14 febbraio riprenderà il mare anche Msc Magnifica per sei crociere di 11 giorni in partenza da Genova alla scoperta di Italia, Grecia e Malta. Da parte sua Costa cancella le crociere in programma in Italia tra il 7 e il 31 gennaio "in considerazione dell'attuale situazione di incertezza derivante dalle restrizioni previste per le prossime settimane relative all'emergenza Covid-

19". La compagnia annuncia che riprenderà le sue operazioni il 31 gennaio con Costa Deliziosa, "che offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane, con lo stesso itinerario originariamente previsto per Costa Smeralda, con mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa una intera crociera di 7 giorni". La scelta di ripartire con Costa Deliziosa "consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell'itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento derivante dall'evoluzione dello scenario COVID 19 nelle destinazioni". Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana. A breve verranno comunicati i nuovi programmi per la nave.

GRIMALDI LINES
Short Sea Services
NOTABILI CONTAINERI - PASSEGGIERI - CANTIERI SPECIALI

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

INFO & PRENOTAZIONI : +39 091 494 777 info@grimaldi-lines.it <http://www.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 Marinai 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 Pelligra 6 - 90128 Palermo - tel. +39 091481521

Anno 12 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		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

NORD EUROPA		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

AFRICA ORIENTALE		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AFRICA		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

NORD AMERICA		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AMERICA		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUBCONTINENTE INDIANO		
16 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
23 GENNAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
30 GENNAIO	MSC ESHA YY1004R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)
6 FEBBRAIO	MSC ESHA YY1005R	(MSC SICILIA SRL 091/7812811)

TUNISIA DA PALERMO PER LA GOULETTE		
TUTTI I SABATO M/N EXCELLENT (GRANDI NAVI VELOCI)		
17 GENNAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
19 GENNAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
24 GENNAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
26 GENNAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
31 GENNAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
2 FEBBRAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
7 FEBBRAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)
9 FEBBRAIO	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)

TURCHIA DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK		
15 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)
18 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)
21 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)
22 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)
25 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)
28 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)
29 GENNAIO	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)

GIORNO	SCALO	PARTENZA	
lunedì martedì mercoledì venerdì	Milazzo	06.30 21.00	
	Vulcano	08.30 23.00	
	Lipari	09.05 23.35	
	Salina	11.30 00.50	
	Lipari	12.35 01.55	
Vulcano	13.00 02.30		
<hr/>			
GIORNO	SCALO	ARRIVO	
	lunedì martedì mercoledì venerdì	Vulcano	08.20 22.50
		Lipari	08.55 23.25
		Salina	10.00 00.30
		Lipari	12.25 01.45
Vulcano		12.50 02.20	
Milazzo	14.50 04.20		
<hr/>			
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		
<hr/>			
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		
<hr/>			
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		
<hr/>			
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	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines		Tunisi	07.00	Salerno	10.00	Grimaldi Group
	Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no LibertyLines		Ustica	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines		Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no LibertyLines
	Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines		Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines
	Ustica	19.45	Ustica	07.15	C.no LibertyLines		Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar
	Genova	sosta	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group		Ustica	19.45	Ustica	07.15	C.no LibertyLines
MARTEDI'	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	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines		Cagliari	07.30	Cagliari	19.30	Tirrenia-Cin
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines		Ustica	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines
	Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines		C/Vecchia	09.00	Tunisi	12.00	Grandi N. Veloci
	Livorno	17.30	Livorno	23.30	Grimaldi Group		Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no LibertyLines
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines
	Ustica	19.45	Ustica	07.15	C.no LibertyLines		Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Livorno	18.30	Livorno	23.59	Grimaldi Group
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group		Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar
MERCOLEDI	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	DOMENICA	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	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines		Ustica	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines
	Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no LibertyLines		Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no LibertyLines
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines		Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines
	Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines		Tunisi	12.00	C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines
	Ustica	19.45	Ustica	07.15	C.no LibertyLines		Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	19.45	Ustica	07.15	C.no LibertyLines
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group						
GIOVEDI'	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci						
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin						
	Ustica	08.45	Ustica	09.30	Afo LibertyLines						
	Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no LibertyLines						
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	Hsc Liberty Lines						
	Ustica	14.30	Ustica	17.15	Afo LibertyLines						
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar						
	Ustica	19.45	Ustica	07.15	C.no LibertyLines						
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci						
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group						

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 gennaio 2021

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,2166
Yen giapponese	125,99
Corona danese	7,4580
Corona ceca	10,1213
Lira sterlina	0,99700
Corona norvegese	10,6238
Corona olandese	26,572
Florino ungherese	362,65
Zloty polacco	4,5025
Franko svizzero	1,0837
\$ canadese	1,5671
\$ australiano	1,6118
\$ neozelandese	1,7208
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	9,2946
Dollaro di Singapore	1,6235
Peso Messicano	24,4449
\$ Hong Kong	9,4321

Il Consiglio direttivo dell'organizzazione ha eletto Andrea Manfron nuovo segretario generale della Federazione autotrasportatori

Recovery fund, trasporti e logistica ignorati

Conftrasporto-Confcommercio chiede più attenzione per il comparto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza

Giacomo D'Orsa

L'efficace impiego delle risorse del Recovery fund rappresenta un'occasione unica, da non sprecare, per sostenere l'economia nazionale, promuovere l'innovazione e lo sviluppo sostenibile, rimuovere alcuni deficit strutturali che penalizzano il Paese, a cominciare da quelli legati all'accessibilità e alla mobilità delle merci e delle persone. In tale contesto, l'accesso dibattito sul Piano Nazionale di ripresa e resilienza è, purtroppo, fonte di preoccupazione, in quanto accresce le incertezze sugli effettivi sviluppi operativi che tale strumento strategico metterà a disposizione delle imprese".

Lo scrive in una nota Conftrasporto-Confcommercio precisando che sarebbe essenziale sostenere gli investimenti degli operatori del trasporto e della logistica nella transizione verde e digitale: "Sostegno per navi a ridotte emissioni nei settori dei traghetti e delle crociere, anche per rilanciare la cantieristica italiana, rinnovo del parco dei veicoli industriali e commerciali, diffusione dei combustibili alternativi ed impiego dell'idrogeno nei trasporti via terra e via mare sono le priorità".

"Sul fronte delle infrastrutture è necessario dedicare una particolare attenzione al tema della resilienza ai cambiamenti climatici - prosegue la nota -. Come purtroppo evidenziato anche dai più recenti fatti di cronaca,



gli effetti dell'innalzamento del livello del mare colpiscono in maniera evidente, già oggi, le nostre coste. È essenziale, pertanto, che le infrastrutture portuali del Paese siano adeguate per preservare operatività ed efficacia, anche nel prossimo futuro, quando gli effetti dell'innalzamento saranno ancora più marcati".

Conftrasporto ritiene, infine, che il Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza per essere più efficace "non dovrebbe privilegiare interventi che sarebbero comunque realizzati con risorse ordinarie dello Stato, ma definire un quadro, il più possibile condiviso, di misure addizionali, che sappiano imprimere al tessuto produttivo italiano l'atteso incremento di competitività".

Andrea Manfron è il nuovo segretario generale della Federazione autotrasportatori italiani (FAI), Ingegnere, AD di Aiscat Servizi e di-

retto dell'area tecnica di Aiscat, Manfron è stato eletto nell'ambito del Consiglio direttivo dell'associazione che conta 8.600 associati, per un totale di 70 mila veicoli e 42 associazioni territoriali di rappresentanza.

Classe 1973, origini venete, il nuovo segretario generale vive da sempre a Roma. Vanta un'esperienza pluriennale nel campo delle infrastrutture autostradali, occupandosi di tutte le tematiche di carattere tecnico connesse alla pianificazione e alla gestione del sistema e della mobilità, tra cui la sicurezza stradale, l'innovazione tecnologica e lo sviluppo di piattaforme comuni in ambito associativo. Nel suo nuovo incarico, Manfron affiancherà il presidente Paolo Uggè e il segretario generale di Conftrasporto Pasquale Russo nelle sedi nazionali di Roma a Milano.

Lievi incrementi solo per Autovia Padana e Bre.Be.Mi.

Nel 98% delle autostrade in concessione a gennaio nessun aumento delle tariffe

nostro servizio

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che, dal 1° gennaio 2021, non ci sono incrementi tariffari sul 98% della rete autostradale in concessione. La norma introdotta nel decreto Milleproroghe prevede infatti, anche per quest'anno, la sospensione di qualsiasi adeguamento tariffario nei confronti delle società per le quali è in corso l'aggiornamento/revisione del rapporto concessorio. Ogni variazione sarà applicata esclusivamente alla definizione dei nuovi contratti che devono ricevere il regime tariffario previsto dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

Non è prevista alcuna variazione nemmeno per le società concessionarie nei cui confronti è intervenuta la scadenza della concessione e per le quali sono attualmente in via di definizione le procedure di riaffidamento tramite gara. Per tali società il decreto della ministra Paola De Micheli, di concerto col Mef, prevede che i rapporti economici devono essere definiti mediante

la predisposizione di un apposito Piano finanziario transitorio.

Gli adeguamenti tariffari sono stati riconosciuti esclusivamente per due società nella seguente misura: Autovia Padana 3,20%; Bre.Be.Mi. 3,49%.

L'incremento sulla tratta A21 Piacenza-Brescia deriva dall'applicazione della nuova Convenzione, efficace da marzo 2018 a seguito di una procedura di gara. L'incremento è dovuto alla somma dei parametri tariffari rappresentati da: inflazione (0,50%), parametro "riequilibrio" (-0,45%), parametro legato alla remunerazione degli investimenti (3,15%). Nel corso dell'anno la società ha eseguito investimenti per 27,8 milioni di euro.

Per il collegamento autostradale Milano-Bergamo-Brescia, l'incremento deriva dalle seguenti componenti: inflazione (+0,50%), parametro "riequilibrio" (2,9%). Per tale collegamento comunque, il concessionario applica uno sconto del 30% per gli utenti abituali.

Il nuovo collegamento settimanale con la "Venezia"

Grimaldi scommette sulle Isole maggiori

Una nave ro-pax tra Palermo e Cagliari



Marco Di Giovanni

Il Gruppo Grimaldi potenzia la propria presenza in Sardegna. A partire dal 15 gennaio la nave ro/pax Venezia, che attualmente opera sul collegamento trisettimanale Salerno-Cagliari-Salerno, serve anche il porto di Palermo.

Il collegamento Palermo-Cagliari e viceversa avrà frequenza settimanale, con partenza da Palermo il sabato alle ore 19:30 e arrivo nel capoluogo sardo domenica mattina alle ore 09:00. La partenza da Cagliari sarà ogni venerdì alle ore 19:30 con arrivo previsto nel capoluogo siciliano il mattino del giorno seguente alle ore 09:00.

Battente bandiera italiana e con una velocità di crociera che può raggiungere i 23 nodi, il traghetto ro/pax Venezia impiegato sulla nuova tratta ha una capacità di carico di 2.250 metri lineari di carichi rotabili, pari a circa 130 camion, nonché di 1.000 passeggeri e 200 auto al seguito.

La nave è dotata di 96 cabine interne ed esterne, tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito, e di una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffete-

ria, saletta videogiochi e slot machine, negozi ed area giochi per i bambini.

"Con il lancio del collegamento ro/pax Palermo-Cagliari, diamo inizio ad una vasta campagna di potenziamento della nostra presenza in Sardegna, mercato sempre più strategico per il nostro Gruppo - dichiara Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia partenopea -. La Sardegna è al centro di una estesa rete di collegamenti marittimi che il Gruppo Grimaldi ha costruito negli ultimi anni nel Mediterraneo Occidentale, sia per il trasporto di merci che di passeggeri, offrendo una continuità territoriale non solo con il Continente ma anche con altre nazioni vicine".

Attualmente, il Gruppo Grimaldi offre vari servizi marittimi da e per la Sardegna tra cui lo storico collegamento Civitavecchia - Porto Torres - Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri quali Livorno - Olbia e Civitavecchia - Olbia, nonché numerosi servizi merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. Il nuovo collegamento tra Cagliari e Palermo ha come obiettivo quello di soddisfare la domanda sempre più crescente di trasporto tra le due Isole maggiori.

Nei due scali della Sicilia orientale lo scorso anno sono state appaltate opere per 350 milioni

Catania e Augusta, boom di investimenti

Bilancio positivo, nonostante la pandemia, per l'Autorità di Sistema Portuale

Bianca Longo

Più che positivo, nonostante la pandemia da Covid-19, il conseguente lockdown e lo stravolgimento economico che ne è risultato, il bilancio di fine anno dei porti di Augusta e Catania, con prospettive per un 2021 ancor più florido. Si tratta, tra l'altro, di investimenti per circa 350 milioni di euro. Lo afferma in una nota l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, che sottolinea come "numeroso opere infrastrutturali sono state eseguite nel 2020 ed altre sono in itinere per il 2021 insieme a nuove iniziative e nuovi progetti in entrambi i porti.

Tra questi l'adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale di

Augusta per un importo stimato circa 25 milioni di euro, lavori di rafforzamento e ripristino statico della sua diga foranea per un importo previsto circa 48 milioni e di lavori per 54,9 milioni nel porto di Augusta, che sarà anche collegato con la linea ferrata Siracusa - Catania.

Tra i lavori nel porto di Catania quelli di potenziamento della mantellata esterna della Diga foranea del porto per un nostro di 70 milioni, la manutenzione straordinaria del sedime portuale per 3,2 milioni di euro, il consolidamento e adeguamento delle banchine 16, 17 e 18 dello sporgente centrale del porto di Catania per un costo stimato 14 milioni di euro, lavori per consentire l'attracco di mega navi da crociera. "Queste ed altre ini-

ziative ed i risultati con esse raggiunti - afferma in una nota l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - sono state fortemente volute in un'ottica di crescita e di sviluppo dei Porti e di migliore offerta dei servizi alla cittadinanza ed alla comunità portuale".

Il presidente Andrea Annunziata "si compiace vivamente dello straordinario risultato conseguito, da ritenere quasi unico nel cluster marittimo di riferimento, chiaramente da ascrivere al meritevole e laborioso operato del segretario generale, Attilio Montalto, nonché da tutti i dirigenti e dipendenti dell'ente, che hanno sempre lavorato con dedizione ed ottimismo per il raggiungimento di un futuro migliore per i porti di Augusta e Catania".

Nel 2017 in un blitz della Guardia di finanza a Palermo erano stati coinvolti dieci pubblici ufficiali

Patenti nautiche facili, quattro condanne

Il giudice delle udienze preliminari del tribunale di Palermo Roberto Riggio ha condannato per traffico di influenze illecite e abuso d'ufficio quattro imputati che rispondevano di una serie di episodi relativi alla presunta compravendita di patenti nautiche, ottenute al prezzo di circa mille euro e anche di più, ma che avrebbero anche agevolato il meccanismo illecito dall'esterno, chiudendo gli occhi sulle irregolarità. Nel processo il giudice ha accolto le tesi e le richieste del pm Chiara Capoluongo, che ha condotto le indagini coordinate dal procuratore aggiunto Sergio Demontis.

Nel 2017 nelle indagini della Guardia di finanza erano stati coinvolti in tutto dieci pubblici ufficiali, tra cui quattro dipendenti delle capitanerie di porto e tre dipendenti dell'Istituto nautico di Palermo, ma oggi si è chiusa solo la parte relativa a coloro che hanno scelto il rito abbreviato,

ottenendo sconti di pena che, nel caso di Giovanni Paterna, capitano superiore di lungo corso, hanno alleggerito una condanna altrimenti ancora più dura: 5 anni e 4 mesi, contro gli 8 che sarebbero stati senza riduzione di un terzo prevista dalla legge. Tre anni sono stati inflitti a Francesco De Santis, titolare di una scuola, lo studio De Santis, che sorge accanto all'ingresso del porto del capoluogo siciliano, abilitata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a svolgere corsi di formazione marittima propedeutici all'imbarco sulle navi.

Due anni li ha avuti Francesco Giuseppe D'Annibale, direttore di macchina e sindacalista; infine un anno e sei mesi Alessandra Schirò, docente del Nautico. Per questi ultimi due, che rispondevano di reati meno gravi, la pena è stata sospesa. L'operazione, che aveva portato ad arresti,

sospensioni dagli incarichi e divieti di dimora, a dicembre 2017 era stata condotta dai militari della Guardia Costiera e del nucleo di polizia economico finanziaria di Palermo. Il Gup ha disposto anche alcune assoluzioni parziali.

Dicono gli avvocati Roberto Macaluso e Michele De Santis: "Il nostro assistito, Francesco De Santis, ha riportato condanna solo per un'ipotesi residuale di corruzione a fronte di oltre quaranta imputazioni originariamente ascrittegli, ma soprattutto è stata riconosciuta la totale estraneità del centro di formazione marittima De Santis, che a seguito delle note vicende venne posta in amministrazione giudiziaria e che, essendone stato disposto il dissequestro, adesso torna nella piena ed esclusiva disponibilità del suo titolare unitamente a tutto il patrimonio personale, anch'esso oggi dissequestrato".

Sarà mantenuto l'affidamento a gara con contratto di servizio per 6 tratte, fra cui Palermo-Cagliari. Certa la proroga per Cin-Tirrenia

Continuità territoriale, aria di liberalizzazione

Via libera dell'Art alla scelta di aprire al mercato il 40% dei collegamenti, compreso Palermo-Napoli

Michelangelo Milazzo

Via libera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) sulla verifica di mercato svolta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) sui collegamenti marittimi svolti in regime di continuità territoriale con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti.

In particolare, ART ha valutato positivamente la scelta del ministero di aprire al mercato quattro collegamenti su dieci che in precedenza erano oggetto di convenzione: Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo. "Ciò in quanto la presenza consolidata di operatori in concorrenza ha fatto cessare le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l'intervento pubblico attraverso il ricorso ad un regime di compensazioni - riferisce una nota dell'Authority con sede a Torino - La prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato, che deriva dalla sottrazione all'affidamento tramite gara di quattro delle dieci rotte precedentemente in convenzione, produrrà un significativo risparmio di risorse pubbliche impiegate per garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti".



ART ha inoltre ritenuto conforme alle proprie misure regolatorie la volontà del MIT di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente (ad esempio regolarità e continuità del servizio), a tutti gli operatori, sul collegamento Civitavecchia-Olbia. L'Autorità ha infine valutato positivamente la scelta di mantenere l'affidamento a gara con Contratto di servizio delle linee Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Genova-Porto Torres (solo per il periodo invernale), Civitavec-

chia-Cagliari-Arbatax, Termoli-Tremiti. Su queste tratte, infatti, ART ha riconosciuto la mancanza di garanzie che il libero mercato, senza l'intervento pubblico, possa soddisfare le esigenze della domanda. L'Autorità però ha fornito anche alcune indicazioni per le successive procedure di affidamento, in coerenza con la propria regolazione. In termini generali il parere indica, comunque, la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario post-pandemico, anche attraverso specifiche indagini traspor-

tistiche. "Completivamente i servizi di cabotaggio marittimo hanno registrato in Italia, nel 2019, circa 79 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati, di cui circa il 2,5% è riconducibile ai servizi di cabotaggio con le isole oggetto della convenzione MIT-CIN. Rispetto al solo mercato relativo a tali collegamenti, i servizi oggetto della convenzione MIT-CIN hanno garantito il trasporto di circa il 30% dei passeggeri totali", ricostruisce ART. Superato questo passaggio, adesso il ministero dei Trasporti deve redigere

un vero e proprio bando di gara per l'affidamento delle linee rimaste all'interno della convenzione di continuità territoriale marittima. Le tempistiche sembrano non poter escludere una ulteriore proroga dei servizi affidati a Tirrenia-CIN, il cui contratto scade il prossimo 28 febbraio. Dal momento della pubblicazione del bando, infatti, dovranno passare 110 giorni per la formulazione delle offerte.

Nelle scorse settimane Cgil, Cisl e Uil avevano manifestato preoccupazione per il futuro del gruppo. "Abbiamo bisogno - spiegavano le tre organizzazioni sindacali - di conoscere e quindi approfondire nel dettaglio le strategie del MIT, del gruppo e conseguentemente il piano industriale di Cin Tirrenia che dovrà garantire, nonostante le incertezze circa il nuovo bando sulla continuità territoriale marittima, tutti i livelli occupazionali, compresi quelli dei lavoratori in attesa di stabilizzazione. La presentazione del piano industriale è indispensabile perché, oltre a confermare i dovuti ed importanti investimenti, oggi più che mai necessari, anche a tutela dell'ambiente, rappresenta lo strumento atto a sviluppare un percorso condiviso per poter rasserare tutti i lavoratori e fare sì che la stessa azienda possa continuare con la propria mission.

Le proiezioni del rapporto annuale della Commissione indica la sostenibilità come una delle motivazioni

Il Covid 19 non affonda la pesca. Ue Nel 2020 la flotta ancora redditizia

Daniilo Giacalone

Nel 2020 la flotta peschereccia dell'UE è rimasta complessivamente redditizia, nonostante gli effetti del COVID-19 sulla flotta e sui mercati ittici. Una pesca più sostenibile e costi inferiori del carburante hanno contribuito a mitigare gli impatti socioeconomici della pandemia. E' quanto di legge nella relazione economica annuale della Commissione europea.

Il rapporto mostra le differenze nelle prestazioni tra le categorie di flotte e le regioni di pesca. I segmenti della flotta su larga scala e di acque lontane hanno registrato prestazioni economiche migliori rispetto ai segmenti della flotta costiera su piccola scala. Inoltre, i segmenti di flotta che operano nell'Atlantico nord-orientale, dove la maggior parte degli stock di pesca sono gestiti a livelli sostenibili, hanno

registrato performance economiche superiori rispetto ai segmenti di flotta che operano nel Mediterraneo, dove numerosi stock devono ancora affrontare problemi di sovrassfruttamento. Tuttavia, l'epidemia di COVID-19 del 2020 ha interrotto le tendenze positive osservate negli ultimi anni. Le proiezioni suggeriscono che nel 2020 la performance economica delle flotte dell'UE è diminuita, a causa dell'impatto della pandemia COVID-19 e del conseguente calo della domanda e interruzioni nella catena di approvvigionamento. Le proiezioni indicano una diminuzione del 17% del valore fondiario, del 19% dell'occupazione e del 29% degli utili netti rispetto al 2019. La relazione fornisce una panoramica completa delle ultime informazioni disponibili sulla struttura e sui risultati economici delle flotte da pesca degli Stati membri dell'UE. Copre il periodo 2008-2020 e include informa-



zioni sulla capacità di pesca, lo sforzo, l'occupazione, gli sbarchi, il reddito e i costi della flotta dell'UE. L'ultimo anno di dati comunicati dagli Stati membri è il 2018, con dati preliminari del 2019. Pertanto, le stime delle prestazioni ora espresse fornite per il 2019 e il 2020 sono solo proiezioni. Nonostante l'impatto del COVID-19, le proiezioni mostrano che la flotta dell'UE finirebbe il 2020 con un ragionevole livello di redditività. Ciò indica una forte resilienza della flotta dell'UE, che è il risultato degli sforzi

compiuti dal settore negli anni precedenti per raggiungere l'obiettivo del rendimento massimo di sostenibilità (MSY) fissato dalla politica comune della pesca (PCP), insieme a prezzi bassi del carburante. Inoltre, la relazione mostra che le prestazioni economiche e le retribuzioni dei pescatori, uomini e donne, dell'UE stanno migliorando laddove le flotte dipendono da stock che sono gestiti in modo sostenibile e tendono a ristagnare dove le flotte dipendono da stock che rimangono sovrassfruttati.

Regione Siciliana

Toni Scilla è il nuovo assessore alla Pesca

Toni Scilla, ex deputato regionale di Forza Italia e presidente di Agripesca Sicilia, è il nuovo assessore regionale all'Agricoltura, sviluppo rurale e pesca. A Scilla sono andati gli auguri del presidente del Distretto della Pesca e Crescita Blu, Nino Carlini. "Sono particolarmente contento - ha dichiarato Carlini - di avere un nuovo interlocutore di grande valore che, provenendo da Mazara del Vallo, conosce da vicino tutte le dinamiche del mondo della pesca. Il Distretto della Pesca e Crescita Blu continuerà a svolgere la sua attività istituzionale a favore del comparto ittico mettendo in relazione il mondo scientifico, accademico e produttivo. Sono certo che il nuovo assessore insieme al Distretto potrà in essere tutte quelle azioni che aiuteranno il comparto ad uscire dalla profonda crisi che ci attanaglia e rappresenterà per noi il giusto punto di riferimento con cui avviare un proficuo rapporto di collaborazione".

La normativa vigente circoscrive l'ambito operativo degli OTS all'interno degli scali, fuori invece occorrono qualifiche idonee

Lavoro subacqueo: regole e ruoli diversi dentro e fuori il porto

Marco Mascellino

Nell'ambito della palese carenza di un quadro normativo compiuto ed aggiornato per l'esercizio professionale delle attività subacquee è venuto a generarsi nel tempo un equivoco circa l'ambito di operatività dei subacquei "in servizio locale", ossia di quegli operatori (qualificati come palombari o sommozzatori) iscritti nei relativi registri tenuti dalle Capitanerie di porto.

La disciplina statale vigente, che trova il suo fondamento nel Codice della navigazione e negli articoli da 204 a 207 del relativo Regolamento di attuazione (DPR 328/1952), è infatti riferita espressamente all'esercizio delle attività subacquee nel solo ambito portuale. Ed è richiamando tale normativa che alla figura del palombaro, in ragione

dell'evoluzione della tecnica e degli strumenti di lavoro, si è affiancata quella del sommozzatore (D.M. 13 gennaio 1979), da ultimo qualificato come "operatore tecnico subacqueo" (OTS).

La diversa denominazione non ha in alcun modo mutato, comunque, il quadro di riferimento legislativo che riconduce tali figure nell'ambito generale della disciplina del lavoro portuale ma, anzi, ha finito col ribadire come tali operatori subacquei in servizio locale "esercitano la loro attività entro l'ambito del porto (...) e nelle adiacenze".

Il presupposto legislativo ed anche il tenore letterale delle disposizioni ministeriali attuative consentono di affermare, senza particolari dubbi, come l'ambito di operatività di OTS, palombari e sommozzatori sia limitato alla sola area marittima del porto,

presso la quale l'esercizio di tali attività è a loro riservato, senza in alcun modo estendersi ad altri e diversi contesti in acque marittime o interne.

La carenza di una disciplina per l'attività extra-portuale (e la pur comprensibile esigenza di assicurare l'impiego di personale in possesso di una qualche formazione riconosciuta) ha condotto in molti casi ad determinarsi di criticità nell'esercizio dei poteri di ordinanza riconosciuti all'Autorità marittima, determinati anche da ambiguità interpretative circa la nozione di "adiacenze".

Ore bene, se per un verso è pacifico che i poteri di polizia marittima si estendono ben oltre la sola dimensione del porto (ben potendo quindi legittimamente le Capitanerie disporre prescrizioni a tutela della sicurezza della navigazione), risulta invece priva dell'infungibile base

normativa di riferimento qualsiasi disposizione che pretenda di estendere indefinitamente l'ambito di operatività (e di "riserva di attività") dei subacquei in servizio locale, fino a giungere all'estremo di pretendere di far coincidere le adiacenze portuali con la stessa estensione del mare territoriale.

Tale ultima tesi, oltre a scontrarsi con l'evidenza del senso comune nell'interpretazione delle norme, risulta totalmente infondata in ragione del fatto che la definizione di adiacenze (del porto) è stata diversamente circoscritta dal legislatore con l'articolo 18 della legge 84/1994.

In altri termini si appaleserebbe come illegittima (anche per i potenziali profili di contrasto con l'ordinamento comunitario) qualsiasi disposizione che pretendesse di imporre una qualche riserva nell'esercizio delle attività

della subacquea industriale in favore dei subacquei iscritti nei registri di "servizio locale" (intesi "in quanto tali" e non certo se in possesso di ulteriori idonee qualifiche) fuori dall'ambito portuale e dalle adiacenze come sopra definite, ossia in sostanza in tutte le acque marittime extraportuali e, a maggior ragione, in acque interne e corpi idrici artificiali.

Da ultimo, l'introduzione di apposite qualifiche professionali (quelle previste dalla legge regionale siciliana 7/2016) consente di superare anche l'unico argomento residuo, riferito alla competenza ed incolunnità degli operatori, essendo finalmente possibile l'impiego nei diversi ambiti inshore, offshore e di alto fondale di personale opportunamente formato per svolgere tali attività secondo gli standard necessari per la tutela della salute e della sicurezza.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gen/novembre 2020 (in tonn.)	
	Totall Imb./Sbar. di Palermo e Termini Imerese
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	7.139.439
MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	239.730
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	239.730
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	.. 0
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	520.467
Cereali	-----
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	471.964
Altre rinfuse	-----
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:	6.559.242
Contenitori	143.844
Ro/ro	6.415.398
Altri	-----
NAVI	7.578
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	963.470
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	85.140
TRAGHETTI:	803.369
CROCIERISTI	74.961
HOME PORT:	8.981
TRANSITI:	65.890
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	12.484
*N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	2.391
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	10.093
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



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

L'AdSP ha bandito un concorso internazionale per la riqualificazione del waterfront

Il porto di Trapani in cerca di idee

Enzo Bruno

L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare di Sicilia Occidentale ha bandito un concorso internazionale di idee per la riqualificazione del waterfront storico di Trapani e l'integrazione degli spazi dedicati ai passeggeri e alle funzioni urbano-portuali con la vita della città. L'importo presunto delle opere da progettare è di 36.453.965 euro, compreso oneri della sicurezza. Gli oneri di progettazione ammontano a 1.828.419 euro, comprese spese ed oneri accessori, esclusi oneri previdenziali e Iva. Il montepremi complessivo del concorso è di 62.000 euro, di cui 36.000 euro per il primo premio, 12.000 per il secondo, 5.000 per il terzo, 4.500 e 4.500 per tre eventuali segnalazioni per originalità della proposta ideativa relativamente a alcuni ambiti. Le domande devono arrivare all'AdSP entro il 15 febbraio.

Quattro i principali obiettivi del bando. Passeggeri, con la definizione dell'assetto del nuovo Molo a "T" e del nuovo Terminal Passeggeri aumentando la permeabilità tra spazi urbani e portuali coerentemente alle esigenze di safety and security delle funzioni portuali. Mercato e nautica da diporto, con l'integrazione della qualità di spazi pubblici e servizi a supporto della nautica da diporto e pescherecci e un sistema di spazi aperti e di connessione tra edifici coerente e funzionale. Darsena pescherecci e piazza urbana, con la definizione di una passeggiata



ciclo-pedonale che colleghi con continuità gli spazi e le funzioni dell'area; un sistema di camminamenti e spazi pubblici progettati con lo scopo di ospitare funzioni di interesse pubblico ma soprattutto di generare percorsi continui e a tratti ombreggiati che colleghino in maniera osmotica l'intero sistema;

Parco del waterfront, con la creazione di un parco con forte valenza paesaggistica e monumentale nell'area che include le emergenze architettoniche del Lazaretto, di Villino Nasi e della Colombaia.

Le proposte dovranno quindi innescare processi di trasformazione urbana e di rigenerazione non solo sulla linea di costa ma sull'intera rete dei luoghi della città che entrano in relazione con il mare e con le aree portuali.

Il disegno di una nuova interfaccia città-porto dovrà mettere in stretta re-

lazione l'assetto storico preesistente fortemente stratificato tramite le attività della nautica, della crocieristica e con funzioni urbano-portuali capaci di valorizzare le grandi qualità paesaggistiche dell'area. La realizzazione di un nuovo terminal multifunzionale e di nuovi servizi portuali adeguati intendono sfruttare il richiamo esercitato dal rilevante patrimonio di beni culturali, ambientali e paesaggistici, della città e, al contempo, l'apertura di aree oggi interdette e la riqualificazione degli spazi esistenti mirano a restituire alla città e alla fruizione della sua comunità il suo porto.

Il concorso è aperto ad architetti e ingegneri iscritti ai relativi albi professionali che includano nel proprio team un geologo (iscritto all'ordine di riferimento) e società di ingegneria o S.T.P. iscritte nel registro delle imprese tenuto dalla Camera di commercio.

SICILY PORT INFORMER

L'Avvisatore marittimo

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



Avvisatore Giuridico



Un'altra differenza è quella tra "d'altura" e "portuale" basata sull'ambiente nel quale vengono erogate le prestazioni

Il rimorchio, di trasporto o di manovra

La differenza dipende dalla presenza o meno della consegna dell'elemento trainato all'armatore del rimorchiatore

Ambra Drago

Postando l'attenzione verso l'elemento rimorchiato questo può essere rappresentato da una nave ma anche da qualsiasi altro bene mobile. Sotto il profilo normativo non ci sono delle regole precise, infatti la stessa dottrina ha potuto sviluppare diverse teorie anche per andare a colmare i vuoti normativi. In particolare chi ha ritenuto necessario che il mezzo rimorchiato fosse un veicolo privo di forza motrice od impossibilitato ad usarla almeno parzialmente, se non in toto. Altri, invece, hanno privilegiato un approccio di più ampio respiro, identificando l'elemento di quo in una "nave", quantunque, in un "oggetto di diritto della navigazione", altri ancora hanno allargato la prospettiva, ricomprendendovi ogni "mobile galleggiante" e, addirittura, riferendosi in termini generici ad una "cosa". In realtà suscettibile di essere rimorchiato "qualsiasi corpo inerte", basti pensare, a titolo esemplificativo, a relitti, chiatte, gru, pontoni, piattaforme e bacini galleggianti.

Quando la nave viene servita da due o più rimorchiatori (i quali operano nella stesso senso in cui questa si muove per spostarla/tirarla o, in direzione opposta per frenarla, o, ancora, fanno forza ai suoi lati) non è corretto parlare di "convoglio". Ciò premesso, occorre per mente al fatto che l'istituto del rimorchio, pur mantenendo un profilo unitario, ospita al suo interno sottotipi piuttosto eterogenei. Ciò dà luogo ad una serie di distinzioni. Innanzitutto, la presenza o meno della consegna dell'elemento rimorchiato all'armatore



del rimorchiatore consente di differenziare la figura del "rimorchio-trasporto" da quella del "rimorchio-manovra". La particolarità in esame trae origine dall'art. 105 cod. nav. che, è bene puntualizzare, non riguarda tanto il servizio di rimorchio quanto il contratto avente il medesimo oggetto.

Detta disposizione, stabilisce infatti che nel momento in cui sia fatta consegna degli elementi spinti o trainati all'armatore del rimorchiatore, gli obblighi nonché le responsabilità di quest'ultimo e dei suoi dipendenti-preposti debbano essere regolati dalla disciplina concernente il contratto di trasporto. In proposito, laddove manchino indicazioni circa la consegna, vi è una presunzione di esclusione della stessa. Anche la giurisprudenza amministrativa ha dato rilevanza al tema, ha ravvisato la presenza di un "rimorchio-trasporto" quando una parte assuma "l'impegno di trasportare una nave o altro mezzo galleggiante da un luogo all'altro per via marittima", mentre il "rimorchio-manovra" sussisterebbe allorché uno o più rimor-

chiatori cooperino "con una nave al fine di agevolare lo spostamento in specchi acquei ristretti", come quelli dei porti o di altre zone di approdo o di transito. Un'altra differenza invece è quella che esiste tra il "rimorchio d'altura" e "rimorchio portuale". La differenza tra i due tipi si basa sull'ambiente nel quale vengono erogate le prestazioni. Non appare quindi corretto sostenere la piena corrispondenza di quest'ultima distinzione, con la differenziazione fra "rimorchio-trasporto" e "rimorchio-manovra". L'operazione in esame può rivelarsi necessaria in mare aperto per realizzare spostamenti di entità consistente, in queste condizioni si concreta l'ipotesi del "rimorchio d'altura". Il servizio è presente nei porti, laddove abbiano dimensioni rilevanti, per consentire l'entrata e l'uscita delle navi per facilitarne l'approdo e permettere manovre difficoltose. Tali casi integrano la figura del "rimorchio portuale".

2 - continua
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Responsabilità del vettore

Corte di Cassazione
Sez. 6 - 3, Ordinanza n. 9593 del 30/04/2011
Presidente: Finocchiaro M. Estensore: Massera M. Relatore: Massera M. P.M. Fucci C. (Conf.)
Ripoli (De Nina ed altro) contro Azienda Trasporti Milanesi Spa (Spalrina ed altro)
(Rigetta, App. Milano, 02/11/2009)

PERSONE - RESPONSABILITÀ DEL VETTORE - DANNI ALLE PERSONE - Sinistro al passeggero durante il viaggio - Presunzione di colpa a carico del vettore - Presupposti - Nesso di causalità tra l'esecuzione del trasporto e il sinistro - Accertamento della mancanza di tale nesso - Conseguenze - Superamento della presunzione di colpa a carico del vettore - Fattispecie.

TRASPORTI - CONTRATTO DI TRASPORTO (DIRITTO CIVILE) - DI
Cod. Civ. art. 1681
Cod. Civ. art. 2727



La presunzione di colpa stabilita dall'art. 1681 cod. civ. a carico del vettore per il sinistro che colpisce il passeggero durante il viaggio (compresa le operazioni accessorie, tra cui la salita o la discesa dal mezzo di trasporto) opera sul presupposto che sussista il nesso di causalità tra l'evento e l'esecuzione del trasporto ed è perciò superata se il giudice di merito accerta invece, anche indirettamente, che tale nesso non sus-

siste, come nel caso in cui il comportamento imprudente del viaggiatore costituisca la causa esclusiva del sinistro. (Principio enunciato ai sensi dell'art. 360-bis, n. 1, cod. proc. civ., in fattispecie in cui l'utente del servizio pubblico di autotrasporto aveva bussato alle porte del mezzo per farle aprire e sosteneva, quindi, di esser stato urtato dalla fiancata dello stesso autobus).



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](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

PortItalia s.r.l.
Impresa portuale

Porto di Palermo
via Francesco Crispi Banchina Puntone
Tel. 091361060/61 - Fax 091361581
Porto di Termini Imerese

Bologna S.R.L.
DISTRIBUZIONE MATERIALE ELETTRICO

L'azienda che illumina le vostre idee

PIEMONTE
Via Genova 66, 90128 - PALERMO
TEL: 091 7786230 - fax: 091 7786231

SEDE LEGALE/AMMINISTRATIVA
Via G. Campi 15/21, 90124 - PALERMO
TEL: 091 444703 - fax: 091 6494300

PIEMONTE
Via Pojana 19/23, 90134 - PALERMO
TEL: 091 7786222

PIEMONTE
Via Antonio 765, 90137 - PALERMO
TEL: 091 7657590 - fax: 091 7657591

PIEMONTE
Via Pietro Galati 110, 91041 - ALCANTARA
TEL: 0924 040203 - fax: 0924 040231

PIEMONTE
Via Belgarda Sicilia 3422
90121 - PALERMO

PIEMONTE
Via G. Donatuzzi, 90142 - PALERMO
TEL: 091 6579811

Regione siciliana



Assessorato
regionale al Lavoro

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 Camera di commercio di porto



Telefoni
3383756051
3387386977
091426935