



L'Avvisatore

15 maggio 2020

marittimo

EURO
OMPIGGIO



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

CARONTE & TOURIST



LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Uno studio di Mediobanca sui conti delle multinazionali sottolinea la crisi di trasporti, oil e moda, reggono i colossi del web **Covid-19, crollano i commerci mondiali**

L'Unctad: a causa della pandemia nel primo trimestre giù del 3% ma nel secondo è atteso un calo del 27%

Port Authority

A Palermo i lavori non si fermano



Enzo Bruno a pag. 7

D'Agostino, D'Amico, Vaglica, Spataro e De Bono

A causa della pandemia di coronavirus nel primo trimestre di quest'anno il valore degli scambi commerciali mondiali è diminuito del -3%, trend negativo che è destinato ad accentuarsi drammaticamente nel trimestre successivo nel quale è atteso un calo del -27%. Sono questi i dati consuntivo e previsionale di un rapporto congiunto di 36 organizzazioni internazionali sull'evoluzione del commercio globale pubblicato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (Unctad). E una ricerca dell'Area Studi Mediobanca, che analizza i bilanci del primo trimestre 2020 di oltre 150 grandi multinazionali mondiali

con fatturato annuale superiore a 3 miliardi, confrontandoli con quelli dello stesso trimestre del 2019 evidenzia che l'impatto della pandemia ha colpito duramente i bilanci delle società più legate alla mobilità, mentre alcuni settori hanno visto un incremento di ricavi e margini dovuto alle nuove abitudini di acquisto delle persone sottoposte a lockdown. Intanto la Commissione europea ha adottato un pacchetto di proposte con misure per sostenere ulteriormente il settore dei trasporti per far fronte alla crisi dovuta all'emergenza. Il pacchetto comprende misure concrete tra cui l'estensione dei certificati professionali e altre agevolazioni.

alle pagine 2 e 3



Trasportounito chiede l'apertura h24 di porti, interporti e piattaforme logistiche **Autotrasporto, in Italia il comparto rischia di affondare sotto il peso di gasolio, autostrade e tassazione del lavoro**

Giacomo D'Orsa

Trasportounito chiede al governo di intervenire per recuperare in produttività con l'apertura h24 di porti, interporti, piattaforme logistiche e centri merci. «Senza seri e reali interventi governativi che abbiano efficacia immediata e determinino un concreto alleggerimento delle tre principali voci di costo, ovvero gasolio, autostrade e



tassazione del lavoro, le imprese di autotrasporto. Lo ha sottolineato il coordinatore ligure, Giuseppe Tagnochetti, spiegando che per rilanciare l'autotrasporto non è più sufficiente recuperare i deficit finanziari con le logiche del passato e, tentare di renderle compatibili con gli obblighi operativi fissati dai reiterati diktat governativi - ha denunciato - è impossibile.

a pagina 5

Nota congiunta di Aci, Anfia e sindacati metalmeccanici **Crolla il mercato dell'automotive "Subito incentivi per la rottamazione"**

Bianca Longo

Caronte & Tourist
Misure anti-contagio per tutte le navi, le elaborerà Rina

Marco Di Giovanni a pag. 5

Aci, Anfia e sindacati metalmeccanica chiedono misure urgenti per il settore automotive "in grado di coniugare le esigenze ambientali e commerciali con quelle industriali e di tutela dei lavoratori, prevedendo incentivi per la rottamazione e l'acquisto di mezzi eco-compatibili".

a pagina 5

Progetto di Fedagripesca per Sardegna, Sicilia e Campania **Una rotta del tonno rosso italiano**

Daniilo Giacalone

Dare vita alla prima "rotta del tonno rosso made in Italy" dalla Sardegna alla Sicilia passando per la Campania. Una strada di mare che tocca i poli di questa produzione d'eccellenza per favorirne il consumo con ricadute positive per la trasformazione e il commercio ma anche per il turismo. L'annuncio Fedagripesca-Concooperative.

a pagina 6

L'Avvisatore Marittimo

ADESSO È ANCHE ON LINE CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

La precisazione dell'Associazione nazionale compagnie imprese portuali parte da Napoli **Lavoro temporaneo solo alle società autorizzate**

Michelangelo Milazzo

Soltanto la società autorizzata ai sensi dell'articolo 17 della legge 84/94 può fornire lavoro portuale temporaneo. Lo ha ribadito in una nota l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIPI) in una nota congiunta con la Compagnia Unica Lavoratori Portuali (CULP) di Napoli in cui si ricorda

che «la normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17».

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
Sito internet: www.portitalia.eu
Porto di Termini Imerese

Servizi

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

MAGAZZINI GENERALI SCARL IMPRESA PORTUALE



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

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

Estensione dei certificati di qualificazione, proroga per le patenti di guida scadute, i tachigrafi e le revisioni dei veicoli Da Bruxelles un "pacchetto" per i trasporti

La Commissione ha adottato una serie di misure per sostenere il settore messo in ginocchio dalla pandemia

Sebastiano D'Agostino

La Commissione europea ha adottato un pacchetto di proposte con misure per sostenere ulteriormente il settore dei trasporti per far fronte alla crisi dovuta all'emergenza COVID 19. Il pacchetto comprende misure concrete tra cui l'estensione dei certificati professionali e altre agevolazioni sin dall'inizio della crisi sostenute dall'UETR, l'Unione europea dei trasportatori di cui Confartigianato Trasporti è membro fondatore.

Per i certificati di qualificazione dei conducenti che scadono tra il 10 marzo 2020 e il 31 agosto 2020, le misure prevedono che la validità di questi documenti dovrebbe essere considerata prorogata per un periodo di sei mesi e dovrebbero di conseguenza rimanere validi al fine di garantire la continuità del trasporto su strada. Per le patenti di guida che scadono tra il 10 marzo 2020 e il 31 agosto 2020, la validità dovrebbe essere considerata prorogata per un periodo di sei mesi al fine di garantire la continuità della mobilità su strada. I tachigrafi soggetti a ispezione: gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a consentire, per un periodo di tempo limitato, la circolazione continua di veicoli muniti di tachigrafi la cui ispezione non è stata effettuata al momento opportuno.



I controlli tecnici di revisioni che dovrebbero essere effettuati tra il 10 marzo 2020 e il 31 agosto 2020 potrebbero essere effettuati in una data successiva, ma non oltre sei mesi dopo il termine originale ed i relativi certificati dovrebbero rimanere validi di conseguenza. L'accesso all'occupazione del trasporto di merci su strada: è probabile che un maggior numero di imprese di trasporto richiedo di non soddisfare il criterio della stabilità finanziaria. Data l'attuale carenza di attività e entrate, questo periodo massimo appare troppo breve e dovrebbe pertanto es-

sere esteso a dodici mesi, per le valutazioni e le decisioni prese dal 10 marzo 2020 al 31 dicembre 2020. Il trasporto internazionale di merci: quando il conducente è cittadino di un paese terzo, esso deve essere in possesso di un attestato di conducente. Ciò consente agli Stati membri di verificare efficacemente se i conducenti di paesi terzi sono legalmente assunti o a disposizione del vettore professionale responsabile di una determinata operazione di trasporto. È necessario prorogare la validità delle licenze, degli attestati e delle autorizzazioni comunitarie per

un periodo di tempo limitato.

«Le misure definite vanno incontro alle richieste che abbiamo avanzato in queste settimane a livello europeo, facendo un'incessante lavoro di squadra con i nostri omologhi europei, con il coordinamento dell'associazione europea UETR - ha detto Amedeo Genedani presidente Confartigianato Trasporti e vice presidente UETR - Oltre la Commissione Ue, che si è impegnata subito a redigere le proposte, ringraziamo gli eurodeputati italiani che si sono spesi per far valere le ragioni degli operatori nazionali nel quadro di regole e

previsioni comuni adottate a livello comunitario. Adesso l'auspicio è che la ministra dei trasporti De Micheli si adoperi a nome dell'Italia affinché tutto quanto previsto venga approvato il più velocemente possibile in seno al Consiglio Ue dove agiscono gli Stati membri».

Anche Confratrasporto commenta positivamente il provvedimento adottato per sostenere il settore trasporti per far fronte alla crisi dovuta all'emergenza COVID 19. «Bene così - commenta il vicepresidente di Confratrasporto-Concommercio Paolo Uggè - adesso però si preme sull'acceleratore: bisogna fare presto o le imprese del settore, già in affanno, si ridurranno drasticamente, travolte, oltre che dal Covid, anche dalla concorrenza straniera». Confratrasporto accoglie con soddisfazione la decisione di uniformare le regole, almeno per quanto riguarda le patenti di guida, i certificati professionali (i cosiddetti Cqc) e soprattutto le revisioni scadute nel corso dell'emergenza, per le quali è impossibile effettuare il rinnovo a causa della chiusura totale o parziale delle Motorizzazioni civili. Per patenti e revisioni in scadenza, l'idea è di uniformare i provvedimenti assunti dai diversi Paesi membri nell'emergenza Covid-19 con un regolamento ad hoc, prorogando inoltre la validità dei documenti di 6 mesi.

I segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti

I sindacati al governo e agli armatori: "Sostegno ai marittimi sotto pressione"

Michele D'Amico

I segretari generali di Filt-Cgil Fit-Cisl e Uiltrasporti, Stefano Malorgio, Salvatore Pellicchia e Claudio Tarlazzi, esortano il governo e gli armatori ad assistere e sostenere i marittimi in questo periodo di crisi causata dalla pandemia: «L'emergenza coronavirus, a causa dello stop ai collegamenti internazionali per i passeggeri - hanno spiegato - sta obbligando i marittimi a periodi di imbarco più lunghi che li stanno mettendo a dura prova, sia fisica che mentale, considerando la lunga lontananza dalle proprie famiglie. Il governo e gli armatori - hanno sottolineato - non possono ignorare questa situazione e devono agire subito a difesa dei lavoratori».

«Durante il lockdown - hanno ricordato Malorgio, Pellicchia e Tarlazzi - il trasporto marittimo è stato determinante per garantire l'approvvigionamento di medicine, cibo e altri beni di prima necessità, visto che l'85% delle merci viaggia via mare. I marittimi hanno dato e stanno continuando a dare il massimo in condizioni difficili. Ora però - hanno chiesto i tre segretari generali - bisogna occuparsi di

loro e dei propri diritti. A bordo delle navi sono circa 200mila i marittimi bloccati che aspettano di essere sostituiti con altri marittimi in attesa di imbarco. Inoltre a bordo va rafforzato il monitoraggio delle condizioni di salute sia in generale che in relazione al Covid-19. Infine riteniamo che si debba riattivare al più presto il confronto sul rinnovo del contratto nazionale di settore, le cui trattative sono giunte ad uno snodo importante ed apprezzato dalle controparti».

«Tutte queste criticità, se non risolte rapidamente - hanno rilevato Malorgio, Pellicchia e Tarlazzi - porteranno tutto il settore a un punto di rottura. Come organizzazioni sindacali confederali vorremmo evitare tutto ciò e per questo, chiediamo agli armatori, oltre all'impegno già profuso per garantire la salute e la sicurezza dei dipendenti, di sviluppare un ulteriore sforzo per risolvere definitivamente una situazione diventata insostenibile per molti marittimi. Nel contempo i ministri dei Trasporti e degli Esteri, Paola De Micheli e Luigi Di Maio - hanno concluso i rappresentanti di Filt-Cgil Fit-Cisl e Uiltrasporti».

Mario Mattioli, Confitarma: "Un problema che riguarda 150 mila lavoratori"

Cambi di equipaggi, un piano in 12 fasi

Il documento è stato elaborato da Ics e Itf in collaborazione con Ilo e Imo

Salvo Vaglica

Con lo scopo di indicare ai governi la soluzione per facilitare i cambi di equipaggio delle navi bloccate dalle misure per il contenimento della pandemia di Covid-19, l'International Chamber of Shipping (ICS) e l'International Transport Workers' Federation (ITF) in collaborazione con le agenzie delle Nazioni Unite (ILO e IMO) hanno messo a punto un piano (roadmap) in 12 fasi che l'International Maritime Organization (IMO) ha pubblicato con il titolo "Recommended Framework of Protocols for Ensuring Safe Ship Crew Changes and Travel during the Coronavirus disease (COVID-19) pandemic".

«Il problema - ha specificato il segretario generale dell'ICS, Guy Platten - è semplice, ma la soluzione è complessa. Quindi, abbiamo lavorato intensamente e sviluppato i protocolli. Ora stiamo lavorando con i governi per attuare questa tabella di marcia. I marittimi continuano a lavorare molto duramente, giorno dopo giorno, lontano dai loro cari, ma se non siamo in grado di liberare i nostri marittimi dal loro blocco Covid-19, potremmo iniziare a vedere interru-

zioni negli scambi e, cosa più importante, potrebbe aumentare il rischio di incidenti nonché di problemi di salute mentale».

«Oggi - ha spiegato il segretario generale dell'ITF, Stephen Cotton - i sindacati dei marittimi, l'industria, l'ILO e l'IMO chiedono congiuntamente ai governi di tutto il mondo di porre fine alle difficoltà affrontate dai 150mila marittimi attualmente bloccati e trovare un modo per farli tornare a casa. ITF, ICS e IMO mandano un messaggio chiaro ai governi che non possono più ignorare il problema. Raccomandiamo fortemente ai governi di usare questa roadmap per agire ora prima di subire conseguenze più serie. I governi devono riconoscere il ruolo fondamentale che i marittimi svolgono nelle catene di approvvigionamento globale, riconoscendoli come lavoratori chiave e fornendo eccezioni immediate e coerenti alle restrizioni Covid-19 per consentire i cambi di equipaggio».

Anche la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), attraverso la sua rappresentanza in ICS, ha direttamente contribuito alla redazione del documento e da tempo è in costante

contatto con i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Salute e degli Affari esteri per identificare le soluzioni più idonee a risolvere questa gravissima situazione di blocco degli equipaggi che mette a rischio il benessere della gente di mare, la sicurezza marittima e le catene di approvvigionamento fondamentali su cui il mondo fa affidamento. «Da molte settimane - ha sottolineato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - non mi stanco di ribadire l'urgenza di risolvere il problema globale dei 150mila marittimi che avrebbero bisogno di un cambio immediato di equipaggio e che si trovano loro malgrado a dover lavorare oltre il periodo contrattuale, lontani da casa e dai loro familiari perché oggi è impossibile poter organizzare il loro avvicendamento per via della paralisi dei trasporti aerei e ferroviari».

I protocolli stabiliscono chiaramente la responsabilità di governi, armatori, fornitori di trasporti e marittimi e forniscono anche un quadro per lo sviluppo di procedure sicure che possono essere adottate in tutto il mondo per garantire che il commercio possa continuare a fluire e che i marittimi possano essere allevati.



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

Studio Mediobanca sui conti delle multinazionali: perdite significative per trasporti, oil e moda, si salvano i colossi del web

Scambi commerciali infettati dal coronavirus

Secondo l'Unctad nel primo trimestre sono diminuiti del 3% ma nel secondo è atteso un crollo del 27%

Alessia Spataro

A causa della pandemia di coronavirus nel primo trimestre di quest'anno il valore degli scambi commerciali mondiali è diminuito del -3%, trend negativo che è destinato ad accentuarsi drammaticamente nel trimestre successivo nel quale è atteso un calo del -27%. Sono questi i dati consuntivi e previsionale di un rapporto congiunto di 36 organizzazioni internazionali sull'evoluzione del commercio globale pubblicato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD) e frutto della cooperazione tra la comunità statistica internazionale e gli uffici e i sistemi statistici nazionali in tutto il mondo coordinata dall'organo dell'Onu. Secondo il rapporto, il calo del commercio globale è accompagnato da marcate diminuzioni dei prezzi delle materie prime, che sono scesi rapidamente a partire dallo scorso dicembre. Il documento specifica che l'FMCIPI, l'indice dei prezzi al consumo dell'UNCTAD che misura i movimenti dei prezzi delle materie prime esportate dalle economie in via di sviluppo, ha perso l'1,2% del suo valore a gennaio, l'8,5% a febbraio ed ha segnato un drastico calo del -20,4% a marzo. L'UNCTAD ha precisato che il crollo dei prezzi dei combustibili è stato il principale motore del forte declino es-

sendo precipitato del -33,2% a marzo, mentre i prezzi di minerali, minerali, metalli, alimenti e materie prime agricole sono diminuiti di meno del -4%. L'UNCTAD ha sottolineato che la contrazione superiore al -20% dei prezzi delle materie prime a marzo rappresenta un record nella storia dell'FMCIPI e che, in confronto, durante la crisi finanziaria globale del 2008 la riduzione massima su base mensile è stata del -18,6%. A quel tempo - ha ricordato l'UNCTAD - la flessione è durata sei mesi, mentre desta preoccupazione il fatto che rimangono tuttora incerte la durata e la forza complessiva dell'attuale tendenza al ribasso dei prezzi delle materie prime e del commercio globale. L'UNCTAD ha ricordato, inoltre, che prima che la pandemia di Covid-19 provocasse una caduta libera del commercio internazionale, dalla fine del 2019 i volumi e i valori dei commerci globali di merci mostravano modesti



segni di ripresa.

Un'incertezza che preoccupa l'organo delle Nazioni Unite. «Ovunque - ha evidenziato il segretario generale dell'UNCTAD, Mukhisa Kituyi - i governi sono spinti a prendere decisioni per consentire una ripresa post-Covid-19 che hanno conseguenze di lunga durata. Tali decisioni dovrebbero essere basate sulle migliori informazioni e dati disponibili». Kituyi ha quindi sottolineato l'importanza della raccolta di fatti e dati utili a sostenere la risposta alla pandemia realizzata da così tante organizzazioni internazionali sotto il coordinamento dell'UNCTAD

ed ha annunciato che prossimamente l'UNCTAD pubblicherà con regolarità stime mensili che forniranno previsioni trimestrali sugli scambi commerciali mondiali. E una ricerca dell'Area Studi Mediobanca, che analizza i bilanci del primo trimestre 2020 di oltre 150 grandi multinazionali mondiali con fatturato annuale superiore a 3 miliardi, confrontandoli con quelli dello stesso trimestre del 2019 evidenzia che l'impatto della pandemia Covid-19 ha colpito duramente i bilanci delle multinazionali più legate alla mobilità, mentre alcuni settori hanno visto un incremento di ricavi e margini dovuto alle nuove abitudini di acquisto delle persone sottoposte a lockdown. A livello di ricavi i comparti più colpiti sono i costruttori di aerei (-22,1%), l'oil & energy (-15,9%), la moda (-14,1%), l'automotive (-9,1%), le tlc (-2,6%). Poco mossi media & entertainment (-0,5%) e bevande (-0,1%), mentre hanno visto ricavi in

crescita le cosiddette Websoft, tra cui i colossi del web come Google e Amazon, con un +17,4%, seguite dalla gdo (+9,1%), dal pharma (+6,1%), dai pagamenti elettronici (+4,7%), dall'elettronica (+4,5%) e dall'alimentare (+3,4%). A livello aggregato, così, l'andamento dei diversi comparti si bilancia, tanto che in media il fatturato risulta stabile rispetto ai primi tre mesi del 2019.

Nel dettaglio, per quanto riguarda l'ebit ad avere la maglia nera continuano a essere i costruttori di aerei, che vedono il margine scivolare in rosso. Collasso per oil & energy (-87,8%), moda (-81,5%) e automotive (-75,8%), mentre limitano i danni le bevande (-10,1%), i pagamenti elettronici (-8,9%), media & entertainment (-7,7%), le tlc (-5,9%) e l'alimentare (-3,4%). Variazioni positive, invece, per gdo (+33,6%), pharma (+18,1%), websoft (+17,6%), +22,5% senza Amazon ed elettronica (+10,9%). A livello di utile, poi, passa in rosso anche l'oil & energy e segnano veri e propri traccoli l'automotive (-92,4%) e la moda (-92%), -28,3% per il settore media & entertainment, -20,4% per le tlc, -17,3% per l'alimentare e -17% per i pagamenti elettronici. Stabili le bevande (+0,4%), mentre le performance migliori sono quelle di gdo (+34,8%), pharma (+20,5%), websoft (+14,9%), +23% senza Amazon ed elettronica (+10%).

Uno studio della statunitense HawkEye 360 basato sulle rilevazioni satellitari nel mese di marzo di segnali radar nautici in banda X

Gianni De Bono

In una settimana, a partire dal 10 e 11 di marzo quando il governo italiano ha adottato e posto in vigore le misure più rigorose per il contenimento della pandemia di Covid-19 che hanno ridotto fortemente la mobilità di persone e merci, il traffico marittimo nei porti e lungo le coste italiane si è dimezzato. Lo ha reso noto la statunitense HawkEye 360 sulla base di proprie rilevazioni satellitari di segnali radar nautici in banda X che, secondo l'azienda americana, costituiscono il metodo migliore per valutare l'impatto della pandemia di coronavirus sull'attività marittima italiana, sistema che è stato utilizzato da HawkEye 360 per identificare i punti radar di imbarcazioni in navigazione

Drastiche conseguenze delle misure di contenimento Dimezzato il traffico marittimo lungo le coste italiane

entro 50 chilometri dalla costa italiana. L'azienda statunitense ha spiegato di aver confrontato i dati rilevati per undici giorni all'inizio di marzo, prima del lockdown in tutta la nazione, con quelli rilevati negli undici giorni a cavallo della metà di marzo, quando il blocco era pienamente in vigore. HawkEye 360 ha evidenziato come il confronto abbia mostrato che l'attività marittima incentrata su destinazioni turistiche popolari come Venezia e Firenze sia quasi cessata così come un significativo calo sia stato re-

gistrato dall'attività marittima attorno a porti mercantili come Genova e Gioia Tauro. In totale, secondo HawkEye 360, la riduzione dell'attività marittima è risultata pari al -51%. Inoltre HawkEye 360 ha evidenziato anche il particolare rilevante aumento del traffico marittimo in coincidenza con l'inizio del lockdown, potenzialmente indicativo, secondo l'azienda, di persone che hanno deciso di lasciare il paese per per destinazioni turistiche più sicure. Sulla situazione degli scali italiani è in-

tervenuto Claudio Mancini, Deputato del Partito Democratico e membro della Commissione Bilancio alla Camera. «L'intero il sistema portuale italiano - ha dichiarato - soffre per la riduzione dei traffici navali ed è giusto che si siano previste, nel decreto in preparazione, forme di aiuto per l'occupazione e i bilanci delle aziende portuali». «Bisogna però tenere conto - continua Mancini - dello specifico dei porti, come quello di Civitavecchia, dove il totale blocco della crocieristica ha penalizzato in maniera più consi-

stente le attività. Per questi porti serve anche aiuto economico diretto. Sono certo che il Ministero dei Trasporti saprà cogliere questa esigenza». Durante un'audizione della commissione Infrastrutture del Consiglio regionale del Lazio con il presidente dell'Autorità portuale del Tirreno centro settentrionale Francesco Maria Di Majo e con l'assessore regionale ai Lavori pubblici Mauro Alessandri, sulla situazione del sistema portuale del Lazio in emergenza Covid19. Di Majo ha incentrato la sua lunga relazione quasi esclusivamente sulla situazione del porto di Civitavecchia, facendo solo qualche accenno agli altri due gestiti dall'Autorità, Fiumicino e Gaeta. Lo scenario 'pesa' per circa 20 milioni sui bilanci dell'ente, e le entrate sono più che dimezzate.



GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

ROTABILI - CARICHI SPECIALI - PASSEGGERI - CONTAINER



La Dorsale Adriatica

La Dorsale Tirrenica

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

INFO & PRENOTAZIONI: +39 081.496.777 • cargo@grimaldi.napoli.it • http://cargo.grimaldi-lines.com



Ecol Sea
SERVIZI PER L'AMBIENTE



Membro della Federazione CNIS
RINA
ISO 9001 ISO 14001
BS OHSAS 18001

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

Annuncio 11 Numero 10 - 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 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

NORD EUROPA

16 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

AFRICA ORIENTALE

16 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

SUD AFRICA

16 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

NORD AMERICA

16 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

SUD AMERICA

16 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

SUBCONTINENTE INDIANO

16 MAGGIO	MSC ESHA YY970R	(MSC SICILIA SRL)
23 MAGGIO	MSC ESHA YY971R	(MSC SICILIA SRL)
30 MAGGIO	MSC ESHA YY972R	(MSC SICILIA SRL)
6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(MSC SICILIA SRL)

TUNISIA

DA PALERMO PER LA GOULETTE

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

17 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

19 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

24 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

26 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

31 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

26 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

2 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

7 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

TURCHIA

DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

18 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

21 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

22 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

25 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

28 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

29 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

1 GIUGNO 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'	
LUNEDI'	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	VENERDI'	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				C.no LibertyLines		Genova	17.30	Genova	21.30	Grandi N. Veloci	
	Ustica	17.00	Ustica	08.30	Siremar		Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci	
	Eolie				A.fo LibertyLines		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	
MARTEDI'	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	SABATO	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin	
	Genova	17.30	Genova	21.30	Grandi Navi Veloci		Cagliari	07.30	Cagliari	19.30	Tirrenia-Cin	
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group		Genova	17.30	Genova	21.30	Grandi N. Veloci	
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci		Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci	
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		C/Vecchia	08.00	Tunisi	11.00	Grandi N. Veloci	
MERCOLEDI'	Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines	DOMENICA	Livorno	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Grimaldi Group
	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin		Ustica	17.30	Ustica	08.30	C.no LibertyLines	
	Genova	17.30	Genova	21.30	Grandi Navi Veloci		Ustica	15.00	Ustica	08.30	Afo LibertyLines	
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci		Salerno	10.00	Tunisi	12.30	Grimaldi Group	
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Eolie				Afo LibertyLines	
GIOVEDI'	Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines	GIORNO	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin	
	Eolie				Afo LibertyLines		Genova	17.30	Genova	21.30	Grandi N. Veloci	
	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin		Ustica				Siremar	
	Genova	17.30	Genova	21.30	Grandi Navi Veloci		Ustica	08.30	Ustica	15.00	C.no LibertyLines	
	Livorno				Grimaldi Group		Ustica				Afo LibertyLines	

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 maggio 2020

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,0867
Yen giapponese	117,01
Corona danese	7,4589
Corona svedese	10,9423
Lira sterlina	0,87920
Corona norvegese	11,6775
Corona ceca	27,534
Fiorino ungherese	355,11
Zloty polacco	4,5349
Franco svizzero	1,0523
\$ canadese	1,5375
\$ australiano	1,7199
\$ neozelandese	1,8200
Cuna croata	7,5700
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	7,6008
Dollaro di Singapore	1,5508
Peso Messicano	26,3895
\$ Hong Kong	8,4220

Veicoli industriali, per l'Unrae il 2020 rischia di chiudersi con perdite che vanno dal 30 al 40% e 320 mila posti di lavoro in meno

"Autotrasporto, un settore a rischio collasso"

Trasportounito al governo: apertura h24 di porti, interporti e piattaforme logistiche per recuperare produttività

Giacomo D'Orsa

Trasportounito chiede al governo di intervenire per recuperare in produttività con l'apertura h24 di porti, interporti, piattaforme logistiche e centri merci. «Senza seri e reali interventi governativi che abbiano efficacia immediata e determinino un concreto alleggerimento delle tre principali voci di costo, ovvero gasolio, autostrade e tassazione del lavoro, le imprese di autotrasporto, che non sono "amate" dal sistema bancario, collasseranno per mancanza di liquidità». Lo ha sottolineato il coordinatore ligure di Trasportounito, Giuseppe Tagnocchetti, spiegando che per rilanciare l'autotrasporto non è più sufficiente recuperare i deficit finanziari con le logiche del passato e, tentare di renderle compatibili con gli obblighi operativi fissati dai reiterati diktat governativi - ha denunciato - è impossibile.

«Il rilancio economico del Paese - ha osservato Tagnocchetti - deve transitare obbligatoriamente anche attraverso misure di forte incentivazione pubblica e privata; in testa alla lista si colloca una operatività h24 nella raccolta e distribuzione delle merci nei magazzini commerciali, nelle piattaforme logistiche, nei terminal portuali e interportuali. Questo significa, come avviene in larga parte dei porti comunitari, gestire i turni di lavoro in modo tale da non congestionare le ore di punta, consentire il rispetto delle norme sul distanziamento, sfruttare strade e autostrade quando i cittadini



sono fermi e ridurre notevolmente le inutili e costose (non remunerate) ore di attesa». Secondo Trasportounito è poi venuto il momento di interrogarsi sino a quando l'autotrasporto dovrà e sarà disposto a farsi carico degli extra costi derivanti da strozzature e crollo dei livelli di efficienza di un sistema logistico che è tale solo nel nome, ma che nei fatti non si è mai fatto carico di sostenere in modo coeso, e non sfruttando solo l'anello più debole, le emergenze della filiera.

Sulla crisi del settore è intervenuta anche l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (Unrae) con una conferenza stampa in stream dal titolo "Il trasporto merci protagonista nell'emergenza: come promuoverne il ruolo strategico nella ripresa". I lavori sono stati aperti da Franco Fenoglio, presidente della Sezione Veicoli industriali, che ha sottolineato il grande sa-

crificio a cui sono stati sottoposti tutti gli autotrasportatori durante la fase più acuta del lockdown. Per quanto riguarda i possibili scenari futuri, Fenoglio ha spiegato che nella migliore delle ipotesi l'anno potrebbe chiudersi a -30%, nelle ipotesi peggiori la perdita potrebbe ammontare al 40%. Per il settore rimorchi e allestimenti la situazione è ancora più dura di quella dei veicoli industriali: una parabola discendente fino al -70% ad aprile. Fenoglio ha poi voluto fare un confronto con i dati della crisi del 2008, definita più blanda dell'attuale, in cui si era perso il 30% delle concessionarie, 1,5mld di fatturato l'anno e 35mila imprese. E il contesto economico attuale è molto difficile, le previsioni post coronavirus sono drammatiche: il settore rischia di perdere 150 miliardi di euro negli scambi commerciali con l'estero e 320mila posti di lavoro.

La denuncia in una lettera al presidente della Regione

Divieto di distribuire la merce a Malta Protestano gli autotrasportatori siciliani

nostro servizio

La pandemia di Covid-19 è diventata il pretesto del Governo maltese per discriminare gli autotrasportatori italiani, che sono generalmente siciliani, e imporre i loro vettori per la distribuzione nell'isola delle merci che sbarcano sui camion italiani. Lo denunciano gli stessi autotrasportatori della Sicilia in una lettera inviata al presidente della Regione, Nello Musumeci e all'assessore regionale alla Mobilità, Marco Falcone. Nella lettera, gli autotrasportatori scrivono che quando i loro veicoli industriali sbarcano nel porto di Malta devono andare in un'area recintata, chiamata "area di decantazione". Da quest'area i camion italiani non possono uscire e i carichi devono essere portati a destinazione da veicoli maltesi. Un'imposizione che aumenta i costi del trasporto e che viola non solo il principio della libera concorrenza, ma anche le disposizioni della Commissione Europea per agevolare il flusso internazionale delle merci al-

l'interno dell'Unione.

Viceversa, quando i veicoli industriali maltesi sbarcano in Sicilia, possono proseguire senza alcuna limitazione o ritardo il loro viaggio verso la destinazione finale. Ci si chiede quindi che senso ha il provvedimento maltese in un'ottica di prevenzione del contagio. Infatti, se questa fosse veramente la preoccupazione del Governo della Valletta, dovrebbe impedire anche l'uscita dei suoi autisti, per evitare che si contagino in Sicilia e che portino il coronavirus sulla sua isola. Già solo questo fatto dimostra che la "decanazione" dei veicoli stranieri è un pretesto per imporre l'uso dei vettori maltesi.

Al nord, invece, si lamenta una nuova colonna chilometrica sul versante sud del Brennero per i mezzi pesanti, che costringe gli autisti a sostare ai bordi dell'Autostrada A22, oltre a tutti gli altri disagi derivanti dall'emergenza Coronavirus. Il nuovo allarme è stato lanciato dall'Anita.

Allo studio misure per la riduzione del rischio di contagio

Caronte & Tourist affida a Rina Consulting il piano anti-Covid per i suoi traghetti



Marco Di Giovanni

Caronte & Tourist punta a essere la prima società di navigazione italiana "Covid Free". Nei giorni scorsi, infatti, la compagnia ha affidato a RINA Consulting l'incarico di verificare e perfezionare le misure di riduzione del rischio di contagio esistenti o proporre di nuove allo scopo di poter offrire ai passeggeri di viaggiare in sicurezza sia sullo Stretto di Messina che verso le Isole minori della Sicilia. Le prime navi interessate dal processo sono la Elio e la Simone Martini.

L'intervento di RINA Consulting sull'intera flotta, il cui completamento è previsto per fine giugno, consentirà di offrire ai viaggiatori un ambiente in cui le procedure messe in atto per la minimizzazione del rischio di contagio terranno conto dei requisiti richiesti dalle autorità competenti e delle "best practice" applicabili. Caronte & Tourist potrà, inoltre, fare affidamento sul training offerto da RINA all'equipaggio delle sue navi, esaminate ciascuna singolarmente con le proprie peculiarità. "Il rispetto delle distanze interpersonali - ha dichiarato Vincenzo Franzà, uno dei due AD del Gruppo - limiterà sensibilmente la portata massima di passeggeri a bordo delle navi della nostra flotta e modificherà abitudini più che consolidate. I percorsi di entrata e di uscita saranno obbligati e le navi saranno letteralmente tappezzate di segnaletica che indicherà i virtuosi comportamenti anticontagio. Oltre all'attività avviata con RINA Consul-

ting, per le tratte più brevi puntiamo comunque a ottenere la conferma della deroga al divieto di permanenza in auto dei nostri clienti durante la traversata". "Saremo costretti a chiedere alla nostra clientela - fa eco l'altro AD Lorenzo Maticena - piccoli sacrifici, ampiamente giustificati tuttavia dalla certezza di poter continuare a considerare le navi di Caronte & Tourist sicure. L'impegno di C&T sul versante antivedetti è a 360 gradi, a tutela degli addetti e dei passeggeri, in uno sforzo collettivo e permanente teso a garantire la continuità di un servizio essenziale per le comunità a cui è principalmente rivolto".

Roberto Carpaneto, CEO di RINA Consulting, ha commentato: "La ripresa delle attività può avvenire solo tutelando la salute delle persone. Un'analisi accurata delle misure anticontagio e degli spazi, individuando potenziali margini di miglioramento, e un equipaggio preparato per ridurre al minimo l'errore umano sono azioni di responsabilità che dimostrano la volontà di un settore gravemente colpito dalla attuale situazione di ripartire al più presto".

Il Gruppo Caronte & Tourist, infatti, ha insediato già da metà marzo un "Team Covid" che si sta occupando di procedure di salvaguardia della salute di chi viaggia in nave e di quanti con il loro impegno quotidiano lavorano perché ciò sia possibile. Non va dimenticata, infine, la donazione di 500 mila euro disposta in favore delle sezioni di Protezione Civile di Sicilia e Calabria.

"Mercato azzerato dalla pandemia, nel 2020 previste 500 mila immatricolazioni in meno"

Automotive in crisi, servono gli incentivi

Comunicato congiunto di Aci, Anfia e sindacati della metalmeccanica

Bianca Longo

Con un comunicato congiunto ACI, ANFIA e le organizzazioni sindacali della metalmeccanica si sono rivolte alle istituzioni per chiedere misure per il settore automotive, "che siano in grado di coniugare le esigenze ambientali e commerciali con quelle industriali e di tutela dei lavoratori della filiera, prevedendo, fra gli altri interventi, il sostegno al mercato attraverso incentivi per la rottamazione e l'acquisto di auto e veicoli commerciali eco-compatibili". "In linea con quanto stanno facendo i grandi Paesi europei - che stanno adottando misure straordinarie di supporto al settore - un'imponente politica di incentivazione in Italia consentirà al comparto il rilancio della produzione e del mercato, così da

fare, ancora una volta, da traino per la ripresa dell'intero sistema economico nazionale", spiegano le associazioni. "Dopo un primo bimestre 2020 con volumi già in decrescita rispetto al 2019, l'emergenza Coronavirus ed il conseguente lockdown hanno praticamente azzerato il mercato di auto, veicoli commerciali e industriali nei mesi di marzo e aprile; la prima decade di maggio ha visto un crollo degli ordinativi - si legge nel comunicato -. Le prime stime prevedono che il mercato 2020 registrerà drastici cali: per le sole autovetture si parla di circa 500.000 immatricolazioni in meno rispetto al 2019. I mesi di lockdown, inoltre, hanno causato l'immobilizzazione di centinaia di migliaia di veicoli che, se non venduti nei prossimi mesi, rischiano di rallentare ulteriormente la

ripresa delle attività produttive, con i conseguenti rischi occupazionali lungo tutta la filiera che rappresenta circa il 10% del PIL italiano e impiega oltre 1.200.000 lavoratori". Senza perdere di vista gli obiettivi europei di decarbonizzazione e miglioramento della qualità dell'aria, le associazioni rappresentative del settore automotive e le parti sociali suggeriscono di cogliere l'occasione di questa drammatica situazione socioeconomica per adottare misure in grado di coniugare esigenze ambientali e commerciali con quelle industriali e tutela dei lavoratori della filiera, prevedendo, fra gli altri interventi, anche il sostegno al mercato attraverso incentivi per la rottamazione e l'acquisto di auto e veicoli commerciali eco-compatibili e per lo sviluppo infrastrutturale.

Il presidente dell'AdSP, Mario Mega, ha nominato il Comitato di gestione che resterà in carica 4 anni

Autorità dello Stretto, un altro passo avanti

Con il decreto n. 73 il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega, ha nominato il Comitato di gestione dell'ente, organo che affiancherà il presidente nei prossimi quattro anni con competenze strategiche in materia di pianificazione, bilancio e amministrazione dei porti dello Stretto. Componenti del Comitato saranno Alberto Porcelli, designato dalla presidente della Regione Calabria, Mario Calderera e Domenico Donato Battaglia, indicati rispettivamente dai sindaci delle Città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, e il direttore Marittimo della Sicilia Orientale, contrammiraglio Giancarlo Russo. Ad essi si aggiungeranno, in ordine a temi specifici che verranno trattati in relazione agli ambiti di rispettiva competenza, i comandanti dei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria.

L'unico componente non ancora nominato, quello di designazione del presidente della Regione Siciliana, potrà essere aggregato in qualsiasi momento.

Il Comitato di gestione dell'AdSP sostituisce pertanto da oggi il Comitato Portuale della soppressa Autorità Portuale di Messina che ha concluso il suo mandato nella seduta del 22 aprile scorso con l'approvazione del rendiconto finanziario 2019. Ringraziando i componenti dell'ex Comitato portuale per l'impegno profuso e il lavoro svolto in questi anni, Mega si è dichiarato «molto soddisfatto della composizione del Comitato di gestione, che - ha sottolineato - annovera al suo interno professionisti con elevate competenze amministrative e gestionali e che possiedono una profonda conoscenza dei territori dell'area dello Stretto e

delle sue dinamiche economiche. Ringrazio, pertanto - ha aggiunto Mega - la governatrice Jole Santelli ed i sindaci metropolitani Cateno De Luca e Giuseppe Falcomatà per aver indicato persone di così alto profilo, a cui rivolgo i migliori auguri di buon lavoro. Non meno importante sarà il contributo che potranno fornire i rappresentanti dell'Autorità Marittima con cui già in questi primi mesi di mandato ho avuto modo di operare in totale sinergia. Sono certo - ha concluso il presidente dell'AdSP - che grazie a questa squadra, che spero presta verrà completata con la designazione del rappresentante della Regione Siciliana, i porti dello Stretto potranno conoscere una nuova stagione di sviluppo e dimostrare l'importanza ed i benefici della presenza di una autonoma Autorità di Sistema Portuale».

Il caso scoppia a Napoli: la legislazione indica la separazione tra l'azione imprenditoriale e la fornitura di mere prestazioni lavorative

Lavoro portuale temporaneo, nessuna deroga

Nota congiunta Ancip-Culp: "Può essere fornito solo dalle società autorizzate ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94"

Michelangelo Milazzo

Solo la società autorizzata ai sensi dell'articolo 17 della legge 84/94 può fornire lavoro portuale temporaneo. Lo ha ribadito l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) in una nota congiunta con la Compagnia Unica Lavoratori Portuali (CULP) di Napoli in cui si ricorda che «la normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17». «Separazione marcata ancora di più - hanno evidenziato ANCIP e CULP - con il divieto per le società artt. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società art. 17 e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa legge formula. Ancor di più nelle procedure per l'attivazione delle diverse concessioni, si evidenzia questa necessità in quanto l'unica società che riceve la concessione a seguito di gara pub-



blica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell'offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi». La puntualizzazione dell'ANCIP è volta a rispondere a voci secondo cui si manifesterebbe la necessità di una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo, punto di vista che - secondo l'ANCIP - «appare quanto meno strumentale e rivelatore di una approssimativa conoscenza della legge 84/94». Ricordando che la società art. 17 deve sottostare alle regole dettate dalla stessa Autorità che ne determina la tariffa, ne

stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del porto ed è obbligata a servire indifferente tutte le società operanti nel porto e che ne richiedono l'opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite e che, inoltre, dalla legge viene anche sancita l'obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l'istituto dell'IMA, l'ANCIP ha sottolineato che alla luce di ciò non è dato comprendere

quale potrebbe essere la necessità della compresenza di più società che forniscono lavoro portuale temporaneo, «che - ha rilevato l'associazione - dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni, se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto». «A nostro sommo avviso - prosegue la nota di ANCIP e CULP - i problemi del porto, in particolare del porto di Napoli, sono altri e più precisamente nelle

distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese artt. 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità ormai asservite in concessione con evidente impossibilità di accesso al porto nei confronti di altri e diversi imprenditori che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finché allo stalking; l'arroganza di alcuni interlocutori che, per vice, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori». «Entrando nel merito della complessa realtà del porto partenopeo - hanno specificato ANCIP e CULP - non è revocabile in dubbio come la Compagnia abbia dimostrato nei fatti di essere affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della CULP».

L'iniziativa lanciata da Fedagri Pesca-Concooperative, appello al governo degli assessori siciliano e calabrese

Una rotta tra la Sardegna e la Sicilia per valorizzare il tonno rosso italiano

Daniilo Giacalone

Dare vita alla prima "rotta del tonno rosso made in Italy" che da Carloforte in Sardegna, passa per Cetara e Mariana di Camerota in Campania per arrivare nel messinese in Sicilia orientale. Una strada di mare che tocca i poli di questa produzione di eccellenza per favorire il consumo nelle tavole italiane ed europee, con ricadute positive per la trasformazione e il commercio ma anche per il turismo. Il tutto per un business complessivo di almeno 100 milioni di euro l'anno. Ad annunciare l'iniziativa è Fedagri Pesca-Concooperative, in occasione della Giornata mondiale del tonno istituita dall'Onu. La pesca del tonno da quasi 10 anni ha una storia molto travagliata. Ha subito una drastica riduzione delle quote non solo in Italia ma in tutto il mondo, essendo considerata una specie a rischio estinzione. Solo di recente è stata sdo-

ganata con una lenta inversione di rotta che fa ben sperare per questa filiera. "La risorsa tonno gode di ottima salute, come ha dimostrato ormai la ricerca scientifica mondiale ed europea", afferma il vice presidente Fedagri Pesca-Concooperative, Paolo Tiozzo, "per questo vogliamo valorizzare al meglio un prodotto mediterraneo che in Oriente è molto apprezzato e in modo particolare in Giappone". Nota dolente è stata proprio la cancellazione dell'Olimpiadi di Tokio per il coronavirus, un duro colpo per gli operatori italiani che torneranno in mare proprio il prossimo 26 maggio, giorno dell'apertura della campagna di pesca stabilita con decreto. Gli imprenditori, infatti, contavano su un forte e sostanzioso export in Giappone, che assorbe in media fino all'80% della produzione nazionale. Il flusso turistico generato dai Giochi, infatti, avrebbe assicurato un ottimo ritorno commerciale, tenendo alti i



listini, per sostenere gli elevati costi di gestione di questo tipo di pesca. Ora, invece, temono una perdita anche del 50% di fatturato pari a circa 30 milioni di euro. E sulla pesca del tonno sono intervenuti gli assessori regionali alla Pesca delle due Regioni, il calabrese Gianluca Gallo e il siciliano Edgardo Bandiera che sottolineano come in Calabria e Sicilia sia consentita ad un numero sparuto di operatori, perché il sistema delle quote penalizza le mari-

nerie locali, per criteri che vanno urgentemente cambiati. In una nota a firma congiunta indirizzata al Ministro delle Politiche Agroalimentari, Teresa Bellanova, Gallo e Bandiera fanno il punto sul Decreto direttoriale emanato il 20 aprile per disciplinare la campagna del tonno rosso per l'anno in corso. "Questo provvedimento - si legge - continua ad assegnare le nuove quote disponibili ad imbarcazioni già in possesso di altre quote, impedendo di fatto l'accesso a nuove imprese".

Alleanza cooperative

Pesca, pochi i sostegni per uscire dalla crisi

L'effetto della pandemia continua a colpire la pesca dimezzando la domanda e la flotta, ma la politica di sostegno del governo tarda a far sentire i suoi effetti nel settore. Lo denuncia l'Alleanza delle cooperative della pesca, nel far sapere che "la Cassa integrazione in deroga e il Fondo d'Integrazione salariale ancora non arrivano nelle tasche dei pescatori dipendenti e, mentre quelli autonomi sono ancora esclusi da qualsiasi sostegno, le imprese non ricevono liquidità dalle banche, le quali considerano non sufficienti le garanzie offerte dallo Stato". Una situazione in cui, secondo l'Alleanza, il settore della pesca potrebbe usufruire del fondo ex Art 78 del 'Cura Italia' e dei fondi europei del Feamp già modificati per indennizzare chi si è dovuto fermare per l'emergenza. Si tratta di due misure che però richiedono l'emanazione di decreti ministeriali che tardano ad arrivare e che comporteranno tempi non brevi".

Lezioni on line fino al 23 maggio, poi si passerà alla pratica superando le difficoltà per il rientro degli allievi che non risiedono in Sicilia

Cedifop, dopo due mesi riparte la formazione per il corso di OTS

Manos Kouvakis

Dopo due mesi di stop per l'emergenza COVID-19, il 6 maggio sono riprese le lezioni del CEDIFOP per il corso di OTS, valido per l'iscrizione presso una Capitaneria di Porto in Italia per il livello "harbour Diver". Gli allievi continueranno la formazione, insieme con altri che hanno già prenotato il percorso anche per il livello successivo di INSHORE DIVER, che permetterà loro l'iscrizione al primo livello del "Repertorio Telematico" previsto dalla L. 07/2016 e DPR n. 31/2018, completando così le due iscrizioni, quella presso una Capitaneria e quella presso l'assessorato al Lavoro al primo dei tre livelli previsti dalla legge. La ripresa delle attività formative è iniziata fra mille difficoltà, per la particolarità sia del corso sia degli allievi

che lo frequentano. Il calendario delle attività didattiche, presentato all'assessorato alla Formazione Professionale, in sostituzione di quello iniziale, è suddiviso in cinque parti: la prima parte riguarda la formazione realizzata fino all'interruzione forzata dovuta al COVID 19. La seconda parte è quella che si sta svolgendo attualmente, la formazione a distanza (FAD) che è iniziata giugno 6 e durerà fino al 23 maggio. Successivamente sono programmate altre 3 fasi, che riguardano la parte delle attività pratiche a mare in SCUBA, in una piscina aperta con tecniche di SURFACE e lo svolgimento delle attività restanti con grande prevalenza di quelle in ambito portuale. Per l'attivazione di queste fasi, successive al FAD, si aspettano le nuove disposizioni nazionali e regionali del 18 maggio.

Un documento dal titolo "Procedure Operative sulla Prevenzione e riduzione del Rischio COVID-19, durante esercitazioni pratiche all'aperto, nei corsi di formazione professionale nel settore della metalmeccanica subacquea" è in fase di completamento e farà parte integrante del "Documento Valutazione Rischi" del Cedifop. Alla stesura del documento hanno collaborato sia esperti del settore (del CEDIFOP, Ingegneri esperti in sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, medici, avvocati di diritto marittimo, Ispettori della Guardia Costiera, esperti di equipaggiamenti subacquei, esperti Sommozzatori della guardia costiera Ausiliaria, ed altri, da tutte le parti di Italia), sia diverse realtà associative ed imprenditoriali del settore, a livello nazionale ed internazionale. Ma le maggiori difficoltà per la ripresa delle attività sono state riscontrate nella

peculiarità degli allievi, provenienti da tutte le parti d'Italia e dall'estero, e in particolare da Latina, Olbia, Ortona, Pistoia, Sanremo, Torino e Trieste, e dalla Sicilia (Augusta, Enna, Messina, Giarre), mentre dall'estero ci sono allievi provenienti da Grecia e Russia. Diversi di loro durante i 2 mesi di fermo, hanno preferito rientrare nelle loro abitazioni, in Italia, e ora incontrano grandissime difficoltà per il rientro in Sicilia, perché impattano in una situazione caotica e poco coordinata sul territorio nazionale da parte delle autorità competenti, considerando che il loro rientro deve essere coordinato con la successiva quarantena stabilita dalle disposizioni regionali, prima di poter partecipare, in presenza, alle attività pratiche del corso. L'interruzione forzata delle attività formative causa COVID 19, sta creando enormi disagi a tutti gli enti che come

il CEDIFOP si occupano di questa tipologia di formazione cosiddetta "libera" o "autofinanziata", a quale anche se rappresenta una bellissima realtà di qualità e professionalità nel settore della formazione, perché coinvolge allievi che sono disposti a pagare per realizzare un corso di formazione professionale, sicuramente spendibile nel mondo del lavoro, è stata sempre sottovalutata, da parte delle istituzioni, nel momento di scelte e decisioni importanti. Questo è anche il motivo per cui CEDIFOP insieme con diversi altri enti della formazione autofinanziata, si sono costituiti in un comitato spontaneo, sottoponendo una serie di richieste alle istituzioni, facendo sentire per la prima volta la propria voce, chiedendo una programmazione precisa, che comprenda anche questa tipologia formativa nella tutela dei diritti dei lavoratori e degli enti gestori siciliani.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gen/ febbraio 2020 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo e Termini Imerese
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	1.045.817
MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	41.300
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	41.300
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	0
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	63.665
Cereali	9.177
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	54.488
Altre rinfuse	-----
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:	940.852
Contenitori	24.462
Ro/ro	916.390
Altri	-----
NAVI	1.342
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	172.391
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	6.029
TRAGHETTI:	119.974
CROCIERISTI	46.388
HOME PORT:	4.808
TRANSITI:	41.580
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	2.003
N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	305
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	1.698
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



Molfetta, 1975 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Stazione marittima, nuovo terminal aliscafi, salpamento del molo Sud, nuova viabilità

La pandemia non ferma i lavori

Enzo Bruno

Solo qualche rallentamento, dovuto alla turnazione del personale per l'emergenza Covid-19, che provocherà piccoli slittamenti nella consegna ma i lavori appaltati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale procedono. Sono a buon punto quelli per la nuova stazione marittima del molo Piave, la cui consegna era prevista per la fine dell'anno ma che sarà spostata sicuramente ai primi mesi del 2021. In corso i lavori per accorciare il molo Sud nell'ambito del più ampio progetto per agevolare l'ingresso in porto della nuova navi da crociera XL. 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. E sempre in tema di interventi per incrementare il traffico crocieristico procede quello per il dragaggio dello specchio d'acqua tra il molo Vittorio Veneto e la banchina Sammuzzo. L'azienda che si è aggiudicato l'ap-



palto sta realizzando l'impianto per il trattamento dei fanghi di dragaggio, senza il quale non si può avviare il dragaggio vero e proprio. Si dovrà infatti eseguire l'escavo dei fondali del bacino Crispi 3 fino a una quota di -12 metri dagli attuali "per un volume complessivo pari a 106.617,78 m3, costituito da sedimenti sciolti e da calcarenite". Dei 112 mila m3 di sabbia e ghiaia che si otterranno, circa 14 mila saranno riutilizzati direttamente nei lavori mentre il resto sarà riciclato dal gestore degli impianti o smaltito in discariche autorizzate. Parte del materiale ottenuto, in particolare, sarà utilizzato per il rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale. Sulla banchina Sammuzzo, invece, sono in corso i lavori per la realizzazione di un terminal provvisorio in

acciaio e vetro per gli aliscafi. Il bando prevede la costruzione 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". 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, infatti, la ditta "Soter srl" sta eseguendo i lavori (nella foto) di sistemazione di viabilità, impianti di illuminazione e verde.



**SICILY
PORT
INFORMER**

**L'Avvisatore
marittimo**



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



Avvisatore Giuridico



La Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare impegna gli Stati membri a cooperare per reprimere la pirateria

Delitti contro fede pubblica e proprietà della nave

La prima fattispecie riguarda documenti come polizze di carico, ruolo di equipaggio, giornale nautico, giornale di bordo

Ambra Drago

Sempre continuando il nostro "viaggio" all'interno dei Delitti, appare opportuno fare un breve cenno su quelli realizzati contro la così detta fede pubblica sono raggruppati a seconda che la falsità concerna atti oppure altre ipotesi, in relazione a particolari interessi relativi alle esigenze della navigazione. Oggetto della tutela, cui provvede la previsione della falsità in atti, è la pubblica fede che si attribuisce ai documenti, in particolare alle polizze di carico, agli altri titoli rappresentativi della merce, al ruolo di equipaggio, al giornale nautico, al giornale di bordo e alle relazioni da rendere all'autorità. Invece una fattispecie che sicuramente trova una larga attuazione per via degli oggetti giuridici protetti è sicuramente quella dei "Delitti contro la proprietà della nave, o del carico, in quanto non vi corrispondono figure di delitti comuni; altri si trovano corrispondenza nel codice penale. Il bene tutelato è l'interesse pubblico all'integrità del patrimonio (nave, galleggiante, carico).

Si tratta dei delitti:
a) Pirateria: questo delitto riceve tutela anche a livello internazionale. La Convenzione di Montego Bay del 1982 sul diritto del mare, impegna gli Stati membri a cooperare per reprimere la pirateria e, a tal fine, dà la definizione di questo fenomeno come ogni atto illegittimo di violenza, detenzione o deprezzazione commesso a fini personali dall'equipaggio o dai passeggeri di una nave o di un aeromobile, contro un'altra nave o aeromobile o contro persone o beni a bordo.

L'impegno italiano si può dire attuato con l'art 1185, in base al quale è punito il comandante o l'ufficiale di nave na-



zionale o straniera, che commette atti di deprezzazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, oppure a scopo di deprezzazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera.

Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita; per gli estranei pena è ridotta fino alla metà.

b) Rapina o estorsione compiuta dal comandante da un ufficiale di nave sul litorale della Repubblica.

c) Impossessamento della nave o dell'aeromobile da parte di componenti dell'equipaggio o accordo di 3 o più componenti per impossessarsene.

d) Falsa rotta da parte del comandante.

e) Danneggiamento di una nave o aeromobile.

f) Appropriazione indebita: di denaro preso a prestito dal comandante per necessità in corso di viaggio; del carico da parte di un componente dell'equipaggio; di relitti, quando si ha l'obbligo di denuncia.

g) Impossessamento di nave abbandonata, o naufragata oppure di aeromobile abbandonato, caduto o perduto.

h) Per il furto commesso a bordo da

componenti dell'equipaggio, la pena è aumentata.

Fondamentale è la conoscenza dei "Delitti contro la persona" Alcuni dei delitti contro la persona si pongono come aggravanti della categoria di delitti previsti dal codice penale.

a) L'omicidio del superiore e preterintenzionale, lesione o percossa del superiore, aggravano le fattispecie previste nel codice penale

b) Il delitto di tratta e commercio di schiavi è aggravato se commesso dal comandante di nave.

c) Abuso d'autorità da parte del comandante.

d) Sbarco o abbandono arbitrario di persone fuori del territorio nazionale da parte del comandante

e) Abbandono di componente dell'equipaggio sbarcato, che sia ammalato o ferito, da parte del comandante

f) Omissione di aiuto a marittimo italiano trovato abbandonato all'estero, da parte del comandante

g) Omissione di soccorso da parte del comandante di nave.

9 - fine
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Contratto di trasporto

TRASPORTI - CONTRATTO DI TRASPORTO (DIRITTO CIVILE) - DI COSE - RESPONSABILITÀ DEL VETTORE - IN GENERE - Clausola di assegno - Previsione - Portata - Mandato di carattere rigido e specifico - Vettore - Obblighi - Diligenza - Portata - Condizioni - Limiti.

COD.CIV. ART. 1683
COD.CIV. ART. 1685
COD.CIV. ART. 1692
COD.CIV. ART. 1703
COD.CIV. ART. 1708
COD.CIV. ART. 1710
COD.CIV. ART. 1711
COD.CIV. ART. 1175
COD.CIV. ART. 1176



In materia contrattuale, qualora il contratto di trasporto di cose sia accompagnato dalla clausola c.d. di assegno, il vettore incaricato di riscuotere il prezzo della merce trasportata, che, secondo le istruzioni del mittente, riceve un assegno con l'attestazione di "benefondi" senza compiere alcun accertamento, (agevole o meno che esso sia), per verifi-

care la copertura dell'assegno o la genuinità dell'attestazione non incorre in responsabilità, ad eccezione dell'ipotesi in cui l'assegno o l'attestazione siano grossolanamente contraffatti, giacché in quest'ultimo caso il vettore è comunque tenuto a sospendere la riconsegna della merce e ad informare il mittente al fine di ricevere ulteriori istruzioni.

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
CON NEWS IN TEMPO REALE
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

BOEING ON-LINE PRENOTA SU www.libertylines.it

CALL CENTER +39 0923 873813 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
Telefoni
3383756051
3387386977
091426935