



L'Avvisatore

15 maggio 2022

marittimo

EURO
OMPRAGGIO



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



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Monti. "Ci siamo impegnati per restituire al porto un'anima nuova, legata al cuore antico della città, alla sua storia, alla sua cultura"

Palermo ha la sua "casa dei crocieristi"

Inaugurato sul molo Vittorio Emanuele il nuovo Cruise Terminal, dopo poco più di tre anni di lavori

Port Authority

Palermo, via al bando per il nuovo waterfront



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Una "casa dei crocieristi" al porto di Palermo. È stato inaugurato sul molo Vittorio Veneto dopo poco più di tre anni di lavori il nuovo Cruise Terminal, realizzato sullo scheletro dell'antica stazione marittima, datata 1950 e firmata dall'architetto Salvatore Caronia Roberti. È il risultato di una completa rifunzionalizzazione, costata 40 milioni di euro, che ne ha mantenuto sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma è radicalmente intervenuta sulla riconfigurazione degli spazi interni, in termini di consistenza, funzioni, architettura, collegamenti. Alla cerimonia (nella foto il taglio del nastro), accanto al presidente dell'Autorità portuale del

Mare di Sicilia occidentale Pasquale Monti, c'erano il presidente della Regione Nello Musumeci, il sindaco Leoluca Orlando, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo e direttore marittimo della Sicilia occidentale Raffaele Macaudo, il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, il presidente della West Sicily Gate, Francesca Isgrò, lo chief executive officer di MSC Crociere Giovanni Onorato, il direttore generale di Costa Crociere Mario Zanetti. In collegamento, Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, mentre Mara Carfagna, ministro per il Sud e la Coesione, ha inviato un video messaggio.

a pagina 3



Il rapporto annuale Allianz: circa 3 mila sinistri con 54 affondamenti contro i 127 del 2012
Trasporti marittimi, diminuiscono le perdite totali di navi ma aumentano gli incidenti e il disagio degli equipaggi

Sebastiano D'Agostino

Lo scorso anno si è registrata la perdita totale di 54 navi oltre le cento tonnellate lorde, a fronte delle 127 del 2012 e le oltre duecento l'anno prima degli anni Novanta. Sono i dati contenuti nel rapporto annuale "Safety & Shipping Review 2022" di Allianz Global Corporate & Specialty. Ma la perdita totale delle



navi non è l'unico elemento da considerare per valutare la sicurezza della navigazione e il rapporto sotto-linea l'aumento degli incidenti, che nel 2021 sono stati circa tremila. Inoltre la pandemia ha diminuito il benessere degli equipaggi, che spinge i marittimi più qualificati ed esperti a lasciare il settore e complica il reclutamento di nuovo personale.

a pagina 2

Incremento dell'88%, tendenza che proseguirà nel 2022
La logistica immobiliare cresce ancora
Nel 2021 investimenti per 2,7 miliardi

Gruppo Grimaldi

Sono stati potenziati i collegamenti Ro-Ro da e per la Grecia

Salvo Vaglica a pag. 2

Giacomo D'Orsa

Nel 2021 la logistica immobiliare ha generato in Italia investimenti per 2,7 miliardi di euro, con un +88% rispetto all'anno precedente. Lo dice una ricerca di Real Estate Data Hub, secondo cui l'incremento di questo settore proseguirà anche nel 2022, spinto dal commercio elettronico.

a pagina 5

Ricavi a +17,8% e carico di lavoro pari a 34,4 miliardi
Fincantieri, tengono i conti

Marco Di Giovanni

Ricavi pari a 1.681 milioni in aumento del 17,8% rispetto al primo trimestre 2021. Ebitda pari a 118 milioni (+17,2% contro 101 milioni al 31 marzo 2021). Carico di lavoro complessivo pari a 34,4 miliardi. Sono alcuni risultati economico-finanziari al 31 marzo 2022 approvati dal cda di Fincantieri spa.

a pagina 5

L'Avvisatore
Marittimo

È ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Lo scorso anno ne sono stati movimentati il 5,7% in più, in testa resta Gioia Tauro
In crescita i container nei porti italiani

Michelangelo Milazzo

Nel 2021 i porti italiani hanno aumentato il numero dei container movimentati del 5,7% rispetto all'anno precedente, raggiungendo 11.296.719 teu. Lo spiega l'Almanacco della logistica di Confetra. Al vertice resta Gioia Tauro con 3.146.533 teu, che però segna una lieve flessione (-1,5% rispetto al 2020), seguito da Genova

con 2.557.847 teu (+8,7%), e La Spezia con 1.375.626 teu (+17,2%). Se consideriamo anche Savona (223.265 teu, +52,8%), Livorno (791.356 teu, +10,5%) e Marina di Carrara (+17,3% con 101.288 teu), gli scali del Tirreno settentrionale sommano 5.049.382 teu, quindi quasi la metà del totale nazionale.

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

Portitalia
GOODS HANDLING

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

Servizi

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

DAL MARE È TUTTA UN'ALTRA COSA.

Salerno Messina
Messina Villa San Giovanni
Isole Eolie
Isole Egadi
Isole Pelagie
Ustica
Pantelleria

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CONSETOUR

siremar

carontetourist.it

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

La pandemia ha diminuito il benessere degli equipaggi spingendo i marittimi più esperti e qualificati a lasciare il settore

Trasporti marittimi: meno perdite ma più rischi

Rapporto Allianz: nel 2021 perse 54 grandi navi contro le 127 del 2012 mentre sono aumentati gli incidenti

Sebastiano D'Agostino

Lo scorso anno si è registrata la perdita totale di 54 navi oltre le cento tonnellate lorde, a fronte delle 127 del 2012 e le oltre duecento l'anno prima degli anni Novanta. Negli ultimi trent'anni, inoltre, alla diminuzione delle perdite è corrisposto un aumento della flotta globale da circa 80mila unità a circa 130mila. Ma nel 2021 sono aumentati gli incidenti. Sono i dati contenuti nel rapporto annuale "Safety & Shipping Review 2022" di Allianz Global Corporate & Specialty. Quasi la metà (27 unità) delle navi perse nel 2021 era formata da mercantili, con il naufragio (ossia affondamento o sommersione) come causa principale (32 unità). L'area dove avviene il maggior numero dei casi è la regione marittima della Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine, dove si sono perse 21 navi. Il rapporto indica che le cause di questa elevata incidenza sono "l'alta concentrazione di commercio in quelle aree, porti congestionati, flotte più vecchie e condizioni meteorologiche estreme".

Ma la perdita totale delle navi non è l'unico elemento da considerare per valutare la sicurezza della navigazione e il rapporto sottolinea l'aumento degli incidenti, che nel 2021 sono stati circa tremila. E in questo caso l'area che mostra il maggior numero è quella intorno alle Isole britanniche, con 668 casi. Le



principali cause sono i danni ai macchinari, che sono oltre un terzo del totale globale (1.311), seguiti da collisioni (222) e incendi (178). Quest'ultimo è il dato più preoccupante, perché è aumentato di quasi il dieci per cento. Un altro aspetto importante che riguarda tutti gli incidenti durante la navigazione riguarda le operazioni di salvataggio, a iniziare dalla ricerca di un porto sicuro. Il caso della X-Press Pearl è emblematico, perché la nave è affondata proprio perché due porti hanno rifiutato di accoglierla, a causa di un carico di acido nitrico a bordo. Ci sono poi gli elevati costi per il salvatag-

gio, perché sono necessarie attrezzature specializzate, rimorchiatori, gru o chiatte.

L'incidente navale comporta anche costi rilevanti anche dal punto di vista ambientale, perché gli armatori sono coinvolti anche nelle spese per il recupero di materiale o carburante disperso, nella rimozione dei relitti e nel recupero di ambienti eventualmente compromessi: "In precedenza, un relitto poteva essere lasciato in loco se non rappresentava un pericolo per la navigazione, mentre adesso le autorità vogliono che i relitti siano rimossi e che l'ambiente marino sia ripristinato, indi-

pendentemente dal costo". Un'altra conseguenza dell'aumento della domanda di trasporto è l'allungamento della vita operativa delle navi. Il rapporto segnala che stava già aumentando prima della pandemia, ma il coronavirus ha accentuato questa tendenza: "Anche se ci sono molte flotte ben gestite e mantenute composte da navi più vecchie, l'analisi ha dimostrato che le navi container e cargo più datate (di età compresa tra i 15 e i 25 anni) hanno maggiori probabilità di provocare sinistri, poiché soffrono la corrosione e i sistemi e i macchinari sono più soggetti a guasti. L'età media di una nave coin-

volta in una perdita totale negli ultimi 10 anni è di 28 anni".

Infine non bisogna trascurare il fattore umano, che secondo il rapporto di Allianz e la causa del 75% degli incidenti in mare. La pandemia ha diminuito il benessere degli equipaggi, che spinge i marittimi più qualificati ed esperti a lasciare il settore e complica il reclutamento di nuovo personale. Il rapporto prevede che entro cinque anni emergerà una grave carenza di ufficiali, mentre in chi rimane "il morale è basso perché le pressioni commerciali, i doveri di conformità alle regole e i carichi di lavoro sono invece molto alti. Caricare e scaricare le navi è un'operazione particolarmente rischiosa, per la quale anche piccoli errori possono avere grandi conseguenze. I porti per container sono sempre più affollati e hanno poco spazio, mentre la manodopera esperta necessaria per gestire correttamente i container scarseggia. Se si aggiungono i tempi di rotazione veloci, il risultato può essere un ambiente a rischio elevato".

Nel 2022 un nuovo elemento contribuisce a ridurre la sicurezza della navigazione: la guerra in Ucraina, che ha già causato la perdita di navi e marittimi nel Mar Nero e porta conseguenze anche nella formazione degli equipaggi. I lavoratori russi rappresentano circa il dieci per cento e gli ucraini il quattro per cento di marittimi (che sono complessivamente 1,89 milioni).

Grazie alla ripresa del mercato delle navi cisterna

La d'Amico International Shipping riduce le perdite nel primo trimestre

Michele D'Amico

La d'Amico International Shipping (DIS), società attiva nel trasporto marittimo e quotata su Euronext STAR Milan, ha registrato una perdita netta di 6,5 milioni di dollari nel primo trimestre 2022, rispetto alla perdita netta di 9,8 milioni di dollari registrata nello stesso trimestre del 2021.

La variazione, spiega l'azienda in una nota, è attribuibile alla ripresa del mercato delle navi cisterna rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Escludendo i risultati derivanti dalla vendita di navi e le voci finanziarie non ricorrenti, nonché le svalutazioni delle attività e gli effetti dell'IFRS 16, il risultato netto di DIS si sarebbe attestato a -4,2 milioni nel primo trimestre 2022, rispetto a -9,3 milioni registrati nel primo trimestre 2021.

Nel primo trimestre 2022 i flussi di cassa netti di DIS sono stati positivi e pari a 3,7 milioni di dollari, rispetto a -3 milioni nel primo trimestre 2021. L'indebitamento netto di DIS al 31 marzo 2022 ammontava a 495,7 milioni di dollari rispetto a 520,3 milioni di dollari al 31 dicembre 2021.

"Il mercato è stato piuttosto debole al-

l'inizio del 2022 e soprattutto a febbraio, a causa principalmente di una momentanea risalita dei casi di Covid in Europa e negli USA, con le conseguenti restrizioni alla mobilità - ha affermato il CEO Paolo D'Amico - I noli marittimi hanno cominciato però a riprendersi verso la fine del trimestre, in concomitanza con la graduale riapertura delle economie maggiormente sviluppate".

"Nonostante alcune incertezze relative ad un quadro macroeconomico sfidante e per certi versi inusuale, anche a causa della guerra in Ucraina, grazie ai fondamentali molto forti dell'industria delle product tanker, potremmo assistere nei prossimi mesi all'inizio di una lunga e duratura ripresa del mercato, consentendoci di generare grande valore per i nostri azionisti", ha commentato il CFO Carlos Balestra di Mottola.

Nelle scorse settimane la controllata operativa d'Amico Tankers ha firmato un accordo per la vendita della MT High Priority, una "Medium Range" di portata lorda pari a 46.847 tonnellate e costruita nel 2005, per un importo pari a 9,2 milioni di dollari.

Un nuovo e più moderno traghetto Ro-Pax per collegare Brindisi e Igoumenitsa

Grimaldi potenzia le rotte per la Grecia

La Eurocargo Cagliari diventa la terza nave sulla tratta Venezia-Bari-Patrasso

Salvo Vaglia

Il Gruppo Grimaldi potenzia i collegamenti Ro-Ro con la Grecia. Dal 4 maggio alle due unità già operative sulla tratta Venezia-Bari-Patrasso (Eurocargo Alexandria ed Eurocargo Genova) si è affiancata la Eurocargo Cagliari che, come le altre, batte bandiera italiana.

La Eurocargo Cagliari ha una capacità di trasporto di 3.850 metri lineari (ossia 250 trailer); come le due navi già impiegate sul servizio, è dotata di sistemi di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Il traffico Ro-Ro (in passato perlopiù limitato ai collegamenti con le isole) è in forte sviluppo come alternativa al tutto-strada sui lunghi percorsi. Con l'introduzione della terza nave sulla linea, il Gruppo offre partenze aggiuntive da Patrasso per Bari e Venezia (il mercoledì alle 8), da Venezia per Bari e Patrasso (il venerdì alle 18), da Bari per Patrasso (il sabato alle 18) e da Bari per Venezia (il giovedì alle ore 4). In totale, il servizio conterà otto partenze a settimana da ognuno dei tre porti. «L'impiego di una terza nave sulla linea Venezia-Bari-Patrasso è la risposta del Gruppo Grimaldi al-



l'esigenza di servizi di trasporto più frequenti, efficienti ed ecosostenibili tra le sponde italiana e greca dell'Adriatico" - ha affermato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi -. Questa scelta conferma, oltre all'impegno nei confronti dei nostri clienti, la grande fiducia nel potenziale degli scali pugliesi". Il Gruppo Grimaldi ha recentemente annunciato nuove importanti novità anche per il porto di Brindisi per quanto attiene la linea Ro-Pax Brindisi-Igoumenitsa. Dal 28 aprile, la nave Igoumenitsa (nella foto) ha infatti sostituito in rotta la nave Florencia, apportando un sostanziale miglioramento

dei servizi offerti, sia in termini di capacità di trasporto che di comfort a bordo. La nave Igoumenitsa, che batte bandiera italiana, può trasportare circa 800 passeggeri e 3.120 metri lineari di merce rotabile. L'unità dispone di 191 cabine (per un totale di 459 posti letto) di varie tipologie, tutte dotate di servizi privati e aria condizionata, alcune delle quali attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta. La Igoumenitsa parte tutti i giorni da Brindisi alle ore 13, con arrivo previsto ad Igoumenitsa alle 21.30. Dal porto greco sono, invece, previste partenze quotidiane alle 23.59, con arrivo nello scalo Adriatico alle 9 del giorno seguente.



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 Associazioe 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

Monti. "Ci siamo impegnati per restituire al porto un'anima nuova, legata al cuore antico della città, alla sua storia, alla sua cultura"

Palermo, il terminal crociere è una realtà

Inaugurato sul molo Vittorio Emanuele il nuovo Cruise Terminal, dopo poco più di tre anni di lavori

Alessia Spataro

Una "casa dei crocieristi" al porto di Palermo. È stato inaugurato sul molo Vittorio Veneto il nuovo Cruise Terminal, realizzato sullo scheletro dell'antica stazione marittima, datata 1950 e firmata dall'architetto Salvatore Caronia Roberti. È il risultato di una completa rifunzionalizzazione, costata 40 milioni di euro, che ne ha mantenuto sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma è radicalmente intervenuta sulla riconfigurazione degli spazi interni, in termini di consistenza, di funzioni, d'architettura, di collegamenti.

Alla cerimonia, accanto al presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale Pasquolino Monti, c'erano il presidente della Regione Nello Musumeci, il sindaco Leoluca Orlando, comandante della Capitaneria di Porto di Palermo e direttore marittimo della Sicilia occidentale Raffaele Macauda, il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, il presidente della West Sicily Gate, Francesca Isgro, il chief executive officer di MSC Crociere Giovanni Onorato, il direttore generale di Costa Crociere Mario Zanetti. In collegamento, Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, mentre Mara Carfagna, ministro per il Sud e la Coesione, ha



inviato un video messaggio. «La portualità italiana per troppo tempo - ha detto il ministro Giovannini - ha avuto dei vincoli finanziari. Con gli investimenti del Pnrr, oltre 5 miliardi, e le altre iniziative in termini di riforme, si consentirà alla portualità italiana di fare veramente un grande salto di qualità. Ma gli investimenti che si fanno non riguardano solo i porti in senso stretto ma, soprattutto nel Mezzogiorno, sui retro-porti, sulle Zes e sulla connessione intermodale ferroviaria». «Ci siamo impegnati per restituire al

porto un'anima nuova, legata al cuore antico della città, alla sua storia, alla sua cultura», ha spiegato Monti. «È motivo d'orgoglio per me riconsegnare alla città il suo cruise terminal, indispensabile per cogliere le tante sollecitazioni che giungono dall'esterno e per rispondere in modo nuovo alle attuali esigenze del mercato. L'intervento è servito a incrementare lo sviluppo e l'utilizzo della struttura che riveste un ruolo strategico per la mobilità, il turismo, l'economia della realtà urbana e siciliana. Di più: essa rappresenta la prima in-

terfaccia tra la città di Palermo e il turismo crocieristico». Il progetto si inserisce nel più ampio ridisegno del waterfront, in un auspicabile e sempre più moderno e maturo rapporto tra la città e il suo porto, capace di rendere il cruise terminal, non solo più efficiente ma vivibile e piacevole anche per i cittadini. Chiaro l'obiettivo: elevare la funzionalità del cruise terminal a un livello di standard contemporaneo, tramite la ridefinizione degli spazi, l'implementazione e la riorganizzazione delle strutture e dei servizi (accettazione,

attesa, controllo e tecnologia), l'integrazione e la sostituzione degli impianti tecnologici.

Oltre alla banchina, anche tutta l'area attorno è stata completamente sistemata, assegnando una precisa collocazione ai vari servizi utili a chi sbarca. Riprende Monti: "Non abbiamo cercato un bell'edificio posizionato al centro del porto ma abbiamo costruito attorno a esso una rete di infrastrutture essenziali: abbiamo dragato i fondali, salpato il molo sud, inserito il dolphin al Vittorio Veneto, eliminato finalmente i bacini da 19 e 50 mila Tpl che rendevano difficoltose le manovre dei colossi del mare. Abbiamo ricostruito il Sammuzzo, una banchina di circa 500 metri sulla quale non riusciva ad attraccare neanche un peschereccio e che oggi è un approdo sicuro per grandi navi da crociera, e uno spazio verde con in testata un attrezzato terminal aliscafi: il servizio pubblico per le isole minori è fondamentale che avvenga in un contesto qualificato. Sul Trapezoidale, abbiamo intrapreso un'opera di demolizione incredibile di quasi 20 mila metri quadrati di brutture e nefandezze. Siamo rimasti fedeli al nostro motto "demolire per ricostruire", perché il mercato, ovvero il nostro fare per incrementare volumi, traffico passeggeri, ricchezza, aveva necessità che i lavori venissero conclusi in tempi brevi e con rispetto dei tempi".

Dalle inchieste alle crociere. Nel 2017 la nuova governance dell'Autorità portuale del mare di Sicilia occidentale aveva ereditato a Palermo una stazione marittima in stato di abbandono: una struttura fatiscente, sequestrata, su una banchina a sua volta sequestrata nel 2015 dalla procura per problemi di stabilità, e con un contenzioso in atto con la ditta che stava eseguendo i lavori. Risolto il contenzioso e riaperto il cantiere a fine 2018, è stata messa in sicurezza e dissequestrata la banchina ed è stato ricostruito totalmente il terminal. Il primo progetto di ristrutturazione dell'intero edificio risale al 2009, ma successivamente è stato adeguato per sopravvenute esigenze normative e impiantistiche, e anche reso più ampio e funzionale. L'interno è stato totalmente demolito e ricostruito. Il progetto si inserisce nel più ampio ridisegno del waterfront, in un sempre più moderno e maturo rap-

Obiettivo: portare in città un milione e mezzo di passeggeri E il prossimo anno sarà pronto il "parco" del Trapezoidale

porto tra la città e il suo porto, capace di rendere il cruise terminal vivibile anche per i cittadini, elevando la funzionalità del cruise terminal tramite la ridefinizione degli spazi, l'implementazione e la riorganizzazione delle strutture e dei servizi (accettazione, attesa, controllo e tecnologia), l'integrazione e la sostituzione degli impianti tecnologici. L'impiego di acciaio e vetro ne fanno una struttura dall'aspetto contemporaneo: poi lo spazio dedicato al verde. Particolare attenzione è stata riservata al controllo microclimatico ambientale e al risparmio energetico ad alta sostenibilità. All'ultimo piano trova

posto un bar (un altro è al piano terra), e un grande ristorante si adagia sulla copertura e, grazie alla conformazione dei volumi della stazione marittima, non disturba lo skyline dal fronte città. Ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale, Pasquolino Monti: "Non abbiamo cercato un bell'edificio posizionato al centro del porto ma abbiamo costruito attorno a esso una rete di infrastrutture essenziali: abbiamo dragato i fondali, salpato il molo sud, inserito il dolphin al Vittorio Veneto, eliminato finalmente i bacini da 19 e 50 mila Tpl che rendevano difficoltose le manovre dei colossi del mare".

Ricostruito il Sammuzzo, una banchina di circa 500 metri sulla quale, ricorda Monti, "non riusciva ad attraccare neanche un peschereccio" e che oggi è un approdo sicuro per grandi navi da crociera, e uno spazio verde con in testata un attrezzato terminal aliscafi: il servizio pubblico per le isole minori è fondamentale che avvenga in un contesto qualificato. Sul Trapezoidale, è stata intrapresa un'opera di demolizione di quasi 20 mila metri quadrati di "brutture e nefandezze", fedeli al motto "demolire per ricostruire", perché il mercato, "il nostro fare per incrementare volumi, traffico

passeggeri, ricchezza", aveva necessità che i lavori venissero conclusi in tempi brevi e con rispetto dei tempi.

Nel 2019, anno pre-pandemia, Palermo aveva 200 accosti di navi da crociera, oggi, ne ha 302. Un ulteriore tassello di questo percorso sono i 9.500 metri quadrati di strutture moderne tecnologicamente avanzate che rispondono alle esigenze del mercato e che saranno gestite da una società, la West Sicily Gate, che al suo interno ha due tra i più grandi armatori Msc e Costa, e che potranno gestire un milione e mezzo di passeggeri l'anno.

A giugno dell'anno prossimo verranno inaugurati i lavori del Trapezoidale, "ulteriori 9 mila metri quadrati di eccellenze dal punto di vista delle strutture ricettive". 1600 metri quadrati che ospiteranno le eccellenze enogastronomiche siciliane, tre ristoranti a bordo acqua, un convention center da 250 posti a sedere.



GRIMALDI LINES
Short Sea Services

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGIERI • CARICHI SPECIALI

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




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



Ecol Sea
SERVIZI PER L'AMBIENTE

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

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

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

L'Avvisatore
marittimo

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

Direttore: Enzo Di Giovanni
Direttore responsabile: Giancarlo Drago
Editrice: Sicily Port Informer

Calata Marinali d'Italia - Edificio Stella Maris - Porto di Palermo
Telefax: +39 0916121138 / Cell. 3357083540
sito web: www.avvisatore.com e-mail: avvisatore@avvisatore.com
Stampa Pittografica: via Salvatore Pelligrà 6 - 90128 Palermo - tel. +39 091481521

Anno 13 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

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

NORD EUROPA

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

AFRICA ORIENTALE

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AFRICA

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

NORD AMERICA

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AMERICA

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUBCONTINENTE INDIANO

21 MAGGIO MSC ESHA YY1067R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

28 MAGGIO MSC ESHA YY1068R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)
9

4 GIUGNO MSC ESHA YY1069R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

11 GIUGNO MSC ESHA YY1070R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

TUNISIA

DA PALERMO PER LA GOULETTE

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

19 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

21 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

26 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

28 MAGGIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

2 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

4 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

9 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

11 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

TURCHIA

DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

16 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

19 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

20 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

23 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

26 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

27 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

30 MAGGIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

GIORNO

lunedì
martedì
mercoledì
venerdì

SCALO

Milazzo
Vulcano
Lipari
Salina
Lipari
Vulcano

PARTENZA

06.30 21.00
08.30 23.00
09.05 23.35
11.30 00.50
12.35 01.55
13.00 02.30

GIORNO

lunedì
martedì
mercoledì
venerdì

SCALO

Vulcano
Lipari
Salina
Lipari
Vulcano
Milazzo

ARRIVO

08.20 22.50
08.55 23.25
10.00 00.30
12.25 01.45
12.50 02.20
14.50 04.20

GIORNO

giovedì

SCALO

Milazzo
Vulcano
Lipari
Salina
Panarea
Ginostra
Stromboli
Lipari
Vulcano

PARTENZA

06.30 21.00
08.30 23.00
09.05 23.35
10.10 00.50
11.30 01.20
12.40 01.50
14.30
17.35 01.55
18.10 02.30

GIORNO

giovedì

SCALO

Vulcano
Lipari
Salina
Panarea
Ginostra
Stromboli
Lipari
Vulcano
Milazzo

ARRIVO

08.20 22.50
08.55 23.25
10.00 00.30
11.20 01.10
12.30 01.50
13.10
17.25 01.45
18.00 02.20
20.00 04.20

GIORNO

sabato

SCALO

Milazzo
Vulcano
Lipari
Salina
Rinella
Filicudi
Alicudi

PARTENZA

06.30
08.30 18.40
09.05 18.05
10.10 17.00
10.45 16.25
11.55 15.10
14.00

GIORNO

sabato

SCALO

Vulcano
Lipari
Salina
Rinella
Filicudi
Alicudi
Milazzo

ARRIVO

08.20 18.30
08.55 17.55
10.00 16.50
10.35 16.15
11.50 15.00
12.55
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	21.00	Grandi Navi Veloci	VENERDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines		Tunisi	07.00	Salerno	10.00	Grimaldi Group
	Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines
	Genova	sosta	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Napoli	09.30	Napoli	19.00	Grandi Navi Veloci
	Ustica	16.30	Ustica	07.15	Siremar		Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group
MARTEDI'	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines	
	Ustica	18.00	Ustica	06.30	Siremar	Ustica	18.00	Ustica	08.30	Siremar	
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci	
	Livorno	sosta	Livorno	18.30	Grimaldi Group	SABATO	Genova	03.00	Genova	06.00	Grandi Navi Veloci
	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci		Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
Malta	07.00	Genova	09.30	Grandi Navi Veloci	Ustica		08.30	Ustica	15.00	Alo LibertyLines	
Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	Ustica		08.30	Ustica	15.00	Grandi N. Veloci	
Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Ustica		18.00	Tunisi	12.00	Grimaldi Group	
MERCOLEDI'	Ustica	18.00	Ustica	08.30	Siremar	Salerno	10.00	Tunisi	12.30	Grimaldi Group	
	Genova	18.00	Malta	22.45	Grandi Navi Veloci	Malta	11.00	Genova	15.30	Grandi Navi Veloci	
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Livorno	15.00	Livorno	19.30	Grimaldi Group	
	Napoli	19.30	Napoli	23.59	Grandi Navi Veloci	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines	
	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	18.00	Ustica	08.30	Siremar	
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Genova	19.00	Genova	23.59	Grandi Navi Veloci	
GIOVEDI'	Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	DOMENICA	Cagliari	05.00	Cagliari	09.00	Grimaldi Group
	Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no Liberty Lines		Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
	Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Alo LibertyLines
	Ustica	18.00	Ustica	08.30	Siremar		Tunisi	12.00	C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci
	Genova	18.30	Malta	23.15	Grandi Navi Veloci		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines
Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	18.00	Ustica	08.30	Siremar		
						Livorno	16.00	part. lunedì	sosta	Grimaldi Group	
						Genova	19.00	part. lunedì	sosta	Grandi Navi Veloci	

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 maggio 2022

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,0830
Yen giapponese	138,53
Corona danese	7,4405
Corona svedese	10,2300
Lira sterlina	0,82965
Corona norvegese	9,5443
Corona ceca	24,409
Fiorino ungherese	371,36
Zloty polacco	4,6338
Franco svizzero	1,0254
\$ canadese	1,3529
\$ australiano	1,4581
\$ neozelandese	1,5950
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	16,3108
Dollaro di Singapore	1,4779
Peso Messicano	21,6392
\$ Hong Kong	8,4940

La domanda cresce per gli edifici nuovi nelle aree strategiche del centro nord ma la scarsa disponibilità ampliarà il mercato al sud

La logistica immobiliare ancora in crescita

Real Estate Data Hub: nel 2021 il settore ha generato in Italia investimenti per 2,7 miliardi, in aumento dell'88%

Giacomo D'Orsa

Nel 2021 la logistica immobiliare ha generato in Italia investimenti per 2,7 miliardi di euro, con un aumento di ben l'88% rispetto all'anno precedente. Lo afferma una ricerca di Real Estate Data Hub, secondo cui l'incremento di questo settore proseguirà anche nel 2022, spinto dal commercio elettronico. I principali utilizzatori degli spazi sono operatori della logistica 3PL e onnicanales. Quest'anno la domanda si concentrerà per potenziare le reti distributive e sugli immobili per l'ultimo miglio.

La ricerca aggiunge che una "ulteriore crescita è prevista anche in termini di transazioni e dei canoni di locazione. Maggiore interesse è previsto, inoltre, per i mercati fino ad oggi considerati secondari, alimentato da una domanda in costante aumento degli operatori logistici che stanno ampliando e modificando la propria rete distributiva. Se il settore riuscirà a integrare sostenibilità e digitalizzazione, in linea con le strategie delineate nell'ambito del Pnrr, assumerà un ruolo strategico per la crescita economica italiana al passo con i trend europei e asiatici".

La domanda cresce per gli edifici nuovi e situati nelle aree strategiche per la logistiche e già ora il tasso di occupazione di quelli di Classe A è vicino al 100%. In particolare, gli operatori cercano immobili facilmente accessibili, tecnologicamente avanzati, sostenibili e certificati. "Il tema



della sostenibilità si declina anche nella rigenerazione urbana, riqualificando aree di scarso pregio o degradate nelle zone periferiche delle città che beneficiano di una maglia infrastrutturale preesistente ed iter urbanistici più snelli", spiega la ricerca.

La scarsa disponibilità d'immobili di Classe A, unita a quella di nuovi spazi, spingerà la domanda verso località che ora sono considerate secondarie. La crescita del commercio elettronico dovrebbe aumentare anche la domanda intorno alle città del sud, oggi considerate poco attraenti per gli investitori esteri. Resterà comunque elevato l'interesse per le località "prime" del centro-nord Italia, soprattutto intorno a Milano, Roma, Firenze, Bologna e nel corridoio veneto. Per quanto riguarda i canoni, la ricerca conferma la crescita negli im-

mobili per l'ultimo miglio, soprattutto quelli nelle grandi città (tra cui spiccano Milano e Roma), con un valore medio di circa 65 €/mq/anno, che sale a 90€/mq/anno per gli edifici più nuovi. Nel resto della Lombardia il canone per edifici dedicati alla logistica tradizionale è di circa 47 €/mq/anno. "Canoni stabili e in crescita anche nella restante parte del nord Italia: in Piemonte e in Veneto i prezzi medi pareggiano il dato lombardo, con picchi nella zona urbana di Torino e nel Veronese che raggiungono i 50 €/mq/anno. Canoni medi che si registrano anche nell'asse Parma, Modena, Reggio Emilia. A Piacenza e Bologna il canone medio è rispettivamente di 45 €/mq/anno e 50 €/mq/anno; a Firenze si attesta intorno ai 55 €/mq/anno, mentre a Roma ai 50 €/mq/anno".

Iniziativa di Fedespedi, Anama, Alsea e Cargo Start

Transizione ecologica nella logistica, alleanza per tecnologie e competenze

nostro servizio

La transizione ecologica nella filiera logistica richiede una stretta collaborazione tra tutti gli operatori del settore. Un compito non semplice, visto l'elevato numero e le differenze operative tra le imprese ma che tre associazioni degli spedizionieri italiani Fedespedi, Anama e Alsea vogliono agevolare con la collaborazione di Cargo Start. Per farlo, hanno creato Cargo Ecosystem - Shaping the future together, un'iniziativa che intende facilitare l'accesso a tecnologie e competenze per migliorare la qualità e l'analisi dei dati.

I primi due strumenti che fanno parte di questa iniziativa sono le due piattaforme digitali fornite a condizioni agevolate: StarTracking by Cargo Start e CarbonCare. La prima è dedicata al trasporto aereo e comprende una piattaforma di visibilità delle spedizioni tra aeroporti, che fornisce aggiornamenti in tempo reale basati sui dati provenienti di diversi vettori. CarbonCare, sviluppato e operato dal-

l'omonima società svizzera, è un sistema per misurare l'impronta del carbonio adatto per tutte le modalità di trasporto. Le due soluzioni si collegano facilmente ai sistemi gestionali delle imprese.

Le associazioni hanno creato una pagina web dedicata a questa iniziativa (cargocoesystem.com), cui si possono registrare le imprese associate per usare le competenze degli esperti di Cargo Start. "La collaborazione con Cargo Start risponde all'esigenza di dotare le imprese associate di strumenti che possano supportarle nella propria attività quotidiana di consulenti dell'industria produttiva", commenta Silvia Moretto, presidente di Fedespedi. "È un'esigenza che Fedespedi ha raccolto grazie all'attività dell'Advisory Body IT & Digital Innovation e di Fedespedi Giovani che hanno lavorato sulla raccolta di input da parte delle imprese sui temi dell'innovazione digitale e della sostenibilità ambientale".

Il commiato di Bono: "Lascio un gruppo in buona salute"

Fincantieri, primo trimestre senza scossoni Crescono i ricavi, tengono i carichi di lavoro



Marco Di Giovanni

Ricavi pari a 1.681 milioni in aumento del 17,8% rispetto al primo trimestre 2021 e "in linea con le previsioni per lo sviluppo dell'attuale portafoglio ordini". Ebitda pari a 118 milioni (+17,2% contro 101 milioni al 31 marzo 2021), con un Ebitda margin al 7,0% (contro 7,0% al 31 marzo 2021) "nonostante il perdurare dell'aumento dei prezzi delle materie prime". Indebitamento finanziario netto, pari a 940 milioni (859 milioni al 31 dicembre 2021), coerente con i volumi di produzione sviluppati dal Gruppo nel corso del trimestre. Il carico di lavoro complessivo è pari a 34,4 miliardi. Sono alcuni risultati economico-finanziari al 31 marzo 2022 approvati dal cda di Fincantieri spa.

I ricavi e proventi "rispecchiano il positivo andamento di tutti i settori in cui opera il Gruppo", spiega Fincantieri. Il settore Shipbuilding consolida l'andamento già registrato nel 2021 e cresce del 6,0% "grazie agli elevati volumi di produzione dei cantieri italiani del Gruppo". I ricavi di Offshore e navi speciali aumentano del 98,7%; Sistemi, Componenti e Servizi del 31,4% trainato dall'area di business Infrastrutture. Il backlog al 31 marzo 2022 è pari a 24,8 miliardi (26,5 miliardi al 31 marzo 2021) con 93 navi in portafoglio e il soft backlog a circa 9,6 miliardi (7,9 miliardi al 31 marzo 2021). E' stata rafforzata, sottolinea Fincantieri, la presenza nel business delle navi speciali con l'ordine di sei unità a guida auto-

noma per la società Ocean Infinity e di una unità per Deutsche-Fischfang Union, destinata al mantenimento e alla lavorazione del pescato. "I primi mesi del 2022 - osserva Fincantieri - sono stati caratterizzati dagli impatti sui mercati del protrarsi del conflitto russo-ucraino, che ha comportato, in particolare in Europa, una limitazione degli scambi commerciali con la Russia, per effetto delle sanzioni imposte, un incremento delle tariffe di energia e gas naturale, oltre che di alcune materie prime e una maggior attenzione circa una potenziale ricaduta positiva su tutto il settore della difesa.

In tale contesto, il Gruppo ha implementato specifici piani di mitigazione dei rischi, ponendo una particolare attenzione nel garantire la disponibilità dei materiali. Al netto di effetti ad oggi non prevedibili, derivanti dal perdurare del conflitto e da eventuali ricadute dell'emergenza sanitaria, Fincantieri si attende di mantenere, nel corso dell'anno, il pieno regime produttivo con una crescita dei ricavi superiore alle attese prima della pandemia e di consolidare la marginalità. La Posizione finanziaria netta per il 2022 è prevista in linea con i valori di fine anno 2020"

L'ad Giuseppe Bono (nella foto), che sta per lasciare la carica a Pierroberto Folgiero, ha evidenziato che "i risultati di questo trimestre, in continuità con quelli del bilancio, mostrano un gruppo in buona salute da un punto di vista patrimoniale e finanziario, con un notevole carico di lavoro che dà visibilità per i prossimi anni".

Approvato il conto consuntivo 2021 col parere favorevole del Tavolo di partenariato

Augusta e Catania, ecco gli obiettivi

Li ha illustrati il presidente dell'AdSP di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina

Bianca Longo

Il presidente della AdSP del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, ha approvato entro i termini di legge il conto consuntivo del 2021 dell'ente. Il documento, redatto dagli uffici amministrativi di Augusta è stato prima valutato favorevolmente dal collegio dei revisori dei conti e poi sottoposto al parere del Tavolo di partenariato della risorsa mare. Il tavolo, riunitosi il 29 aprile, ha espresso parere favorevole all'unanimità dopo aver verificato la assoluta solidità dei conti e la buona condotta amministrativa operata sulle entrate e sulle uscite nel 2021, anno in cui a guidare l'ente è stato il commissario Alberto Chiovelli.

Il presidente, nelle sue comunicazioni al Tavolo, ha illustrato i primi ed urgenti obiettivi che l'ente intende conseguire a beneficio di entrambi i porti del Sistema. In particolare, Di Sarcina ha annunciato, sottolineandone la priorità assoluta, il riavvio delle procedure di strutturazione

della Segreteria Tecnico Operativa, iniziate nel 2020 e poi arrestate per varie ragioni, tra cui la recente pandemia. Già dai prossimi giorni inizieranno le prime attività in capo alle otto commissioni appena nominate. I tempi per il completamento delle procedure sono stimati in circa sette mesi, al termine dei quali saranno arruolate venticinque nuove figure professionali, tra ruoli tecnici ed amministrativi.

Ha altresì annunciato la decisione, già assunta nelle scorse settimane, di avviare alla stabilizzazione le ultime cinque figure per le quali non si era ancora provveduto in tal senso, utilizzando la proroga al cosiddetto "Decreto Madia". Infine, ha annunciato di aver appena avviato l'iter della progressione in tema per due figure di funzionario quadro B, ancora oggi vacanti nella pianta organica, nell'intento di valorizzare prioritariamente le professionalità interne che più dimostreranno di averne merito.

Poi, Di Sarcina ha informato i com-

ponenti del Tavolo che conta, entro il mese di giugno, di avviare alcuni importanti appalti per il sistema portuale.

Nello specifico, per il porto commerciale di Augusta l'auspicio è di appaltare i lavori di manutenzione straordinaria delle opere, degli arredi di banchina e dei piazzali il cui progetto è stato approvato questo mese dal CTA e di avviare concretamente il cantiere per la realizzazione del I e del II lotto del terminal container, i cui lavori sono stati già affidati. Da segnalare per quest'ultimo intervento la sottolineata necessità di "bruciare le tappe", recuperando tempo per scongiurare la revoca del finanziamento PON la cui scadenza è fissata per dicembre 2023.

Quanto al porto di Catania si sta lavorando, invece, all'appalto dei lavori di rafforzamento della mantellata esterna della diga foranea ed all'avvio dei lavori per il ripristino funzionale della darsena traghetti, la cui perizia di variante è in corso di approvazione.

Varato un troncone di nave di 140 metri, via ai lavori per un'unità militare destinata al Qatar

Palermo, costruzioni in corso al Cantiere navale

Nel ruolo di marcia degli operai Fincantieri Palermo, nello spazio di due settimane, c'è un varo e l'inizio dei lavori per la costruzione della nave commissionata dal Qatar. Sono giorni di grande fermento all'interno dello stabilimento palermitano.

Il 7 maggio è scivolata verso il mare, nella classica cerimonia del varo-lancio di guanti da carpentiere compreso - un troncone di 140 metri. Fa parte di una nave da crociera che è in costruzione ad Ancona. Prima bandierina piantata e missione compiuta per le tute blu del Cantiere na-

vale, che avranno appena una settimana per buttarsi a capofitto nell'allestimento dello scalo che accoglierà, fra una decina di giorni, la costruzione della nave di tipologia Landing Platform Dock (LpD) - destinata alla marina del Qatar - lunga 140 metri e di 3700 tonnellate di acciaio.

L'unità militare sarà realizzata in venti mesi. "E' l'inizio di un percorso produttivo che, spero, porti a nuove navi da costruire", dice Francesco Foti, segretario generale della Fiom Cgil di Palermo. Per la costruzione della Platform Dock del Qatar e la

fornitura di impianti, arredi e motori, sarà impiegata la forza lavoro di tutto il cantiere navale e dell'indotto. Fincantieri ha inoltre previsto carichi di lavoro per un totale di 1.400.000 ore di costruzione. "Dalla nuova governance di Fincantieri - continua Foti - ci aspettiamo il mantenimento del progetto che punti a portare più lavoro e occupazione. La richiesta che facciamo all'azienda è sempre la stessa: consolidare la missione produttiva su riparazioni, trasformazioni e, soprattutto, sulle costruzioni di navi intere", conclude il sindacalista della Fiom.

In testa Gioia Tauro con oltre 3 milioni di teu nonostante una flessione dell'1,5% seguito da Genova con 2,557 milioni (+8,7%)

Porti italiani, crescono i container movimentati

L'Almanacco della logistica di Confetra: registrato l'anno scorso un incremento del 5,7% rispetto al 2020

Michelangelo Milazzo

Nel 2021 i porti italiani hanno aumentato il numero dei container movimentati del 5,7% rispetto all'anno precedente, raggiungendo 11.296.719 teu. Lo spiega la sezione dedicata al trasporto marittimo dell'Almanacco della logistica di Confetra. Al vertice resta Gioia Tauro con 3.146.533 teu, che però segna una lieve flessione (-1,5% rispetto all'anno precedente), seguito da Genova con 2.557.847 teu, che cresce dell'8,7%, e da La Spezia con 1.375.626 teu, che segna addirittura un aumento del 17,2%. Se consideriamo anche Savona (223.265 teu, +52,8%), Livorno (791.356 teu, +10,5%) e Marina di Carrara (che aumenta del 17,3% con 101.288 teu), gli scali del Tirreno settentrionale sommano 5.049.382 teu, quindi quasi la metà del totale nazionale.

Nel Tirreno centro-meridionale crescono i porti campani di Napoli, con 101.288 teu (+1,4%), e Salerno, con 101.288 teu (+10,9%), mentre Civitavecchia, con 101.288 teu, flette del 6%. In Sardegna rinasce Cagliari, che supera i 100mila teu (109.653 teu) registrando una crescita percentuale del 60,3%, mentre i porti siciliani mostrano ancora cifre basse: Catania con 58.471 teu perde il 6%, mentre Palermo e Trapani crescono rispettivamente del 6,1% e del



10,2%, ma con numeri assoluti bassi (14.107 e 11.664 teu). Taranto ricomincia a muovere container con la turca Yilport, ma resta decisamente sotto le attese: 11.841 teu (cresce del 114,8% con la speranza di proseguire questa tendenza anche nel 2022). Lungo la costa adriatica solo Ravenna e Ancona mostrano un risultato positivo rispetto all'anno precedente: 212.926 teu (+9,3%) il primo e 167.338 teu (+5,5%) il secondo, mentre i due principali porti del nord, Venezia e Trieste perdono volumi: -2,9% (513.814 teu) il primo e -2,4% (757.255 teu) il se-

condo. Scivola dell'1,4% anche Bari, che ha movimentato 70.254 teu. Se dividiamo i traffici tra quelli di transbordo (transhipment) e quelli d'entro dei container nel retroterra (gateway), prevalgono i secondi, con una movimentazione di 7.195.426 teu, in aumento dell'8,8% rispetto al 2020 e quasi al livello pre-pandemico del 2019 (-0,2%). Nell'entro Gioia Tauro è praticamente inesistente e al sud spiccano i due porti campani di Napoli (641.951 teu, +1,2%) e Salerno (374.088 teu, +2,3%). Su tutti prevale però Genova, con 2.211.035 teu, che segna un incre-

mento del 6,9%, seguito da La Spezia con 1.313.846 teu (+19%). Anche gli altri scali del Tirreno settentrionale mostrano una vocazione al gateway: Livorno con 587.039 teu (+14,3%), Savona con 587.039 teu (+45,5%) e Marina di Carrara con 587.039 teu (+17,3%). Lungo la costa adriatica domina l'entro, anche se con andamenti diversi: crescono Trieste (529.753 teu, +7,2%), Ravenna (210.769 teu, +9,5%) e Ancona (210.769 teu, +5,5%), mentre calano Venezia (513.814 teu, -2,9%) e Bari (70.254 teu, -1,4%). Nel transbordo, l'andamento complessivo

dei porti italiani resta sostanzialmente costante rispetto all'anno precedente, con un incremento dello 0,7% prodotto da 4.101.293 teu. Il tasso di crescita diventa maggiore se si considera il 2019: +14,8%. Qua domina storicamente Gioia Tauro, con i numeri che abbiamo già presentato, ma Genova riesce comunque a crescere del 21,8% (346.812 teu) e Trieste si pone in terza posizione con 227.502 teu, pur perdendo il 19,2% rispetto al 2020. Il quarto porto rilevante nel transbordo è Livorno, con 204.317 teu (+0,7%).

L'Almanacco riporta anche la movimentazione dei container suddivisa per i Gruppi che gestiscono i terminal italiani. Come già emerso nell'anno precedente, i terminalisti controllati dalla compagnia marittima Msc dominano il panorama con una movimentazione di 5.190.190 teu, pari al 45,9% del totale nazionale. La società svizzera è anche al sesto posto nella graduatoria mondiale, con 55,3 milioni di teu movimentati a terra (in crescita dell'9,9% rispetto al 2020). A notevole distanza troviamo l'asiatica Psa, che in Italia ha movimentato 1.251.335 teu (quota dell'11,1%), quasi a pari merito con Gip, che è cresciuta del 10,8% raggiungendo 1.251.335 teu. In quarta posizione c'è Conship con 819.885 teu (+7,3%), mentre gli altri terminalisti sommano 2.811.167 teu (+24,9%).

Via libera al provvedimento che riconosce il ruolo delle AdSP, il plauso di Rodolfo Giampieri (Assoporti)

Porti, sì alle comunità energetiche per favorire la transizione ecologica

Daniilo Giacalone

L'Associazione dei porti italiani ha manifestato apprezzamento per l'approvazione definitiva da parte del Consiglio dei ministri del decreto-legge in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti nonché politiche sociali e crisi ucraina.

Il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri, ha evidenziato che la previsione inserita nel decreto-legge, che riconosce ai porti lo status di comunità energetica, facilita la transizione a forme di energie rinnovabili, riconoscendo alla Autorità di Sistema Portuale un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico e sostenibile del Paese. Giampieri ha osservato che in questo modo le AdSP sono agevolate, grazie ad uno strumento che inciderà sui costi, a promuovere il consumo di energia da fonti rinnovabili nelle aree portuali e re-

portuali. Assoporti ha definito inoltre «tempestivo e molto importante» lo stanziamento di fondi a favore delle imprese per far fronte all'aumento dei costi delle materie prime. «Ciò - ha specificato l'associazione - per garantire che non venga ritardata oppure sospesa la realizzazione di opere essenziali per la competitività dei porti».

«Riteniamo fondamentale - ha spiegato Giampieri - la forte attenzione data alla portualità con il giusto riconoscimento delle funzioni da parte del ministro Enrico Giovannini e del governo, unitamente allo stanziamento di fondi a favore del comparto. Il risultato ottenuto è frutto di un grande lavoro di condivisione e confronto fatto in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP con tutti i presidenti. Per questo motivo debbo ringraziare tutti i miei colleghi, a partire dal presidente Ugo Patroni Griffi, per il prezioso contributo relativo al tema energetico.



Adesso dobbiamo accompagnare questa fase di profonda trasformazione, continuando a perseguire con fermezza l'obiettivo di semplificazione intelligente e razionale. Soltanto così saremo in grado di dare concretezza alle previsioni normative».

Sempre in tema di sostenibilità ambientale, il presidente ai Assarmatori Stefano Messina ha sottolineato che «il gas naturale liquefatto sta passando dall'essere un carburante solo di transizione ad un elemento strategico per l'Italia e non soltanto». «L'ng è ormai il combu-

stibile alternativo prevalente se non altro in una fase di transizione di medio e lungo termine perché non esistono alternative pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero» ha aggiunto Messina. «Il suo uso nel trasporto marittimo consentirà una graduale transizione verso combustibili carbon neutral - dice - permettendo da subito la necessaria decrescita dell'impronta di carbonio dello shipping e inoltre si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale».

Imprese portuali

Luca Grilli confermato alla presidenza Ancip

L'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP), ha rinnovato le cariche sociali confermando Luca Grilli presidente. Vice presidenti Patrizio Scilipoti, Pierpaolo Castiglione e Mauro Piazza rappresentanti rispettivamente delle realtà portuali di Civitavecchia, Napoli e Venezia. Il cda risulta composto da Salvatore Pinto (Brindisi), Roberto Floris (Cagliari), Massimo Naccari (Chiggia), Patrizio Scilipoti (Civitavecchia), Tirreno Bianchi (Genova), Enzo Raugi (Livorno), Salvatore Prencipe (Manfredonia), Alessandro Mellina (Milazzo), Pierpaolo Castiglione (Napoli), Luca Grilli (Ravenna), Vincenzo D'Agostino (Salerno), Roberto Brugatto (San'Antioco), Gaetano Luca (Siracusa), Simona D'Ippolito (Taranto), Piazza Mauro (Venezia). I membri del collegio dei revisori sono Maria Gabriella Floriddia (presidente) (Siracusa), Antonio Pelliccia (Baia) e Danilo Binetti (Brindisi).

E' fondamentale che l'aggiornamento si basi sulla qualificazione del personale guardando alle migliori esperienze nazionali e internazionali

Verso una nuova normativa sul lavoro nella subacquea industriale

Marco Mascellino

La recente approvazione di una norma, proposta come emendamento in sede di conversione del decreto-legge 4/2022 al Senato, ha riaperto il tema della regolamentazione dell'esercizio delle attività professionali nel settore della subacquea industriale.

L'articolo 27-bis del citato provvedimento ha infatti previsto che, entro il termine di 90 giorni dalla data di entrata in vigore, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provveda con proprio decreto ad aggiornare i requisiti professionali per la categoria dei c.d. sommozzatori in servizio locale (OTS), a tutt'oggi disciplinati dall'ormai obsoleto D.M. del 13 gennaio 1979.

La norma prende dichiaratamente le mosse dal tema dell'attività dei som-

moozzatori impegnati negli impianti di acquacoltura - così è rubricato l'articolo, che prevede peraltro che intervenga un parere del competente Ministro delle politiche agricole - ma investe complessivamente, dopo decenni, la regolamentazione dell'intero comparto.

Per inquadrare correttamente la questione occorre premettere come, in assenza di un quadro normativo organico che disciplini il lavoro subacqueo, la base legislativa che ha portato al riconoscimento della categoria dei sommozzatori è da individuare nelle previsioni dell'articolo 116 del Codice della navigazione, che autorizza il Ministro competente ad individuare con decreto categorie di lavoratori portuali ulteriori rispetto a quelle elencate nello stesso articolo.

Appare palese come l'inserimento degli OTS fra i lavoratori portuali - in

assenza di altra e diversa normativa di riferimento - mal si concili con l'esercizio di attività fuori dagli ambiti portuali, in contesti operativi profondamente diversi come sono quelli dell'acquacoltura e della pesca, ma anche quelli dell'attività offshore ed onshore.

L'intervento del legislatore offre perciò un'interessante opportunità per porre rimedio ad una parte delle problematiche che interessano il settore, perlomeno in riferimento ai requisiti richiesti per lo svolgimento di attività connotate evidentemente da un altissimo rischio per la salute e la sicurezza degli operatori impegnati.

E' fondamentale, in tal senso, che l'aggiornamento della normativa assuma come centrale il tema della qualificazione del personale subacqueo, guardando alle migliori esperienze a livello nazionale ed internazionale ed evi-

tando che soggetti privi dei necessari livelli di competenze ed abilità possano svolgere mansioni così rischiose. In particolare, guardando allo specifico dell'acquacoltura, il livello di qualificazione richiesto per la batimetria ed il contesto delle operazioni sarebbe certamente quello del sommozzatore inshore, abilitato ad operare in piena sicurezza fino a 30 metri di profondità in acque territoriali.

Una soluzione che consentirebbe di semplificare il quadro delle figure professionali del comparto, evitando anche fenomeni di dumping fra imprese, visto che, peraltro, la figura del sommozzatore è prevista dai contratti collettivi di settore.

viceversa l'ammettere l'utilizzo di titoli non idonei all'esercizio di attività lavorative, quali ad esempio brevetti sportivi, si rivelerebbe come una prospettiva nefasta e totalmente contradd-

dittoria con l'esigenza di tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, allontanando ulteriormente l'Italia dagli standard internazionali.

Sarebbe perciò auspicabile che tutti gli stakeholders facessero un passo in avanti in termini di capacità di proposta nei confronti del Ministero, perché tenga fermo il timone nella direzione di una maggiore qualificazione del lavoro subacqueo.

Un primo passo importante nell'auspicio che, nel medio periodo, si possa addiuvare a provvedimenti più organici che affrontino le molte altre problematiche del settore, in un momento in cui - anche guardando agli obiettivi di sviluppo e sostenibilità indicati dal PNRR ed alle nuove esigenze emerse in campo energetico con il conflitto in corso in Ucraina - il comparto subacqueo diventa ancora più strategico per il Paese.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gennaio/marzo 2022 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	1.805.683
MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	55.936
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	55.936
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	0
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	11.352
Cereali	-----
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	11.352
Altre rinfuse	-----
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:	1.738.395
Contenitori	34.214
Ro/ro	1.704.181
Altri	-----
NAVI	1.762
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	177.711
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	6.973
TRAGHETTI:	125.057
CROCIERISTI	45.681
HOME PORT:	5.424
TRANSITI:	40.257
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	3.078
N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	980
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	2.098
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



Ancona, 1972 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

L'AdSP richiede le manifestazioni di interesse per l'appalto da 32 milioni di euro

Palermo, bando per il waterfront

Enzo Bruno

L' autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, presieduta da Pasqualino Monti, ha pubblicato l'avviso per manifestazione di interesse (cui seguirà la procedura negoziata per l'affidamento dell'appalto dei lavori) sull'avvio dei lavori di sistemazione e riqualificazione delle aree di interfaccia del Porto di Palermo. L'importo dell'appalto è di quasi 32 milioni di euro e ci vorranno 735 giorni per ultimare i lavori. I fondi sono disponibili attraverso il Pon infrastrutture e reti 2014-2020. Il progetto, redatto dallo studio Valle 3.0 e che segue il piano regolatore portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la via Crispi, su una superficie di circa 52mila metri quadrati compresa tra il molo Santa Lucia e il Molo Vittorio Veneto. Prevede la realizzazione di nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per l'accoglienza di passeggeri e autotrasportatori, ma che miglioreranno anche il lavoro degli operatori portuali. Nasceranno sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, per evitare commistioni tra traffico gommatto e passeggeri, ma anche nuove aree di parcheggio per accogliere e dare riparo a un numero elevato di veicoli pesanti e autovetture in attesa di imbarco. I sistemi di controllo e i varchi mirati contribuiranno ad elevare il livello di sicurezza. Merita un capitolo a parte la realizzazione di aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali, con la nascita di un parco



urbano lungo via Crispi: al posto della recinzione ci sarà un'ampia zona aperta, dove trovano spazio attività commerciali e ricreative: cinque piccoli edifici (periscopi) saranno dotati di sistemi di risalita su tre piani. Sul livello a sette metri dal suolo sarà posizionata la terrazza sul mare che collega, con un sistema di passerelle, la nuova stazione marittima sul molo Vittorio Veneto e la nuova stazione Ro-Ro prevista sul molo Piave. Allo stesso livello si troveranno i servizi commerciali per cittadini e passeggeri e il deposito bagagli. Il sistema di brise soleis (frangisole) si troverà invece a 12 metri di altezza e si svilupperà su una superficie di 5 mila metri quadrati: farà ombra sulla nuova piazza che guarda il mare e sul sistema di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti. Il sistema di interfaccia ha in testa al suo sviluppo un edificio (a destra del varco Amari) disposto su tre livelli, che ospiterà biglietterie al piano terra,

gli uffici delle forze dell'ordine ai due livelli superiori, mentre al piano scantinato è previsto un parcheggio. "L'azione - aveva spiegato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pasqualino Monti in occasione della presentazione del progetto- riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi".



SICILY PORT INFORMER

L'Avvisatore
marittimo



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



Avvisatore Giuridico



Si parla poi di "rifiuto pericoloso" per alcune caratteristiche che lo rendono tale, ad esempio la tossicità, l'infiammabilità o l'esplosività

Porti, il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti

Sono comprese "le acque reflue e i residui diversi da quelli del carico, prodotti durante il servizio di una nave"

Ambrà Drago

Il decreto esegue le disposizioni della direttiva circa l'obbligo di predisporre in capo alle Autorità portuali un "piano di raccolta e gestione dei rifiuti". In particolare il decreto lasciava un anno di tempo all'Autorità portuale per elaborare e predisporre questo piano, previa consultazione con le parti interessate, enti locali, l'ufficio di sanità marittima, gli operatori dello scalo e i loro rappresentanti.

A questo punto l'Italia ha deciso finalmente di adeguarsi con la cosiddetta "legge salva infrazioni" (l. n. 135 del 2009) che è andata integrando l'art. 5 comma 4 concernente il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti.

Ciascuna Autorità portuale elabora il proprio piano, tutti questi sono accomunati dal raggiungimento di un obiettivo che è sempre quello della raccolta e gestione di tutti i tipi di rifiuti e residui del carico proveniente dalle navi, tenendo presente le dimensioni dello scalo e della tipologia delle unità che vi approdano. Per quanto riguarda la nozione di rifiuto prodotto dalla nave, è definito dalla direttiva del 2000 come l'insieme di "tutti i rifiuti, comprese le acque reflue e i residui diversi dai residui del carico, prodotti durante il servizio di una nave". Di contro si parla di "residuo del carico", per indicare i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia; tali residui comprendono anche eccedenza di carico o di scarico". Queste due definizioni vanno



esaminate in relazione ad altre fornite dal Parlamento europeo con la direttiva 98 del 2008, la quale definisce il rifiuto come qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi. Si parla poi di "rifiuto pericoloso" per alcune caratteristiche che lo rendono tale, ad esempio la tossicità, l'infiammabilità o l'esplosività. La direttiva, poi, prosegue definendo ulteriori tipologie di rifiuti in modo dettagliato secondo una particolare scala gerarchica. Quest'ultima si articola nella fase della prevenzione, preparazione per il riutilizzo, riciclaggio, recupero di altro tipo ed infine lo smaltimento. A tal fine l'articolo 4 della direttiva incoraggia gli stati membri a favorire l'applicazione di tale gerarchia. Per quanto attiene gli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi nei porti, importante è la nuova direttiva Ue del 2019 n. 883 (del 17 aprile) che ha abrogato la vecchia direttiva del 2000, innovando non solo la materia alla luce

delle nuove tecnologie a tutela dell'ambiente, ma soprattutto ha inteso "proteggere l'ambiente marino dagli effetti negativi degli scarichi dei rifiuti delle navi che utilizzano i porti nel territorio dell'unione e garantire l'uso di adeguati impianti portuali di raccolta dei rifiuti e il conferimento degli stessi presso tali impianti" (art. 1 della stessa direttiva). Sugli impianti si prevede che questi "dispongano delle capacità di ricevere i tipi di rifiuti delle navi che utilizzano tale porto"; inoltre debbono provvedere ad una gestione dei rifiuti delle navi compatibili e a tal fine gli stati garantiscono la raccolta differenziata per facilitare il riutilizzo ed il riciclaggio dei rifiuti delle navi nei porti, nel rispetto delle varie direttive in materia di rifiuti" (art. 4 direttiva). La raccolta differenziata permette un ulteriore incremento delle politiche del riutilizzo e del recupero anche sulle stesse navi.

2 - continua
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Contratto di trasporto

Corte di Cassazione
Sez. 3, Sentenza n. 21389 del 08/10/2009
Presidente: Di Nanni LF. Estensore: Di Nanni LF. Relatore: Di Nanni LF. P.M. Scardaccione EV. (Diff.)
Colonna (Farina ed altro) contro Sai Spa ed altro
(Sentenza impugnata: Trib. Catania, sez. dist. Masalucia, 24/03/2004)

TRASPORTI - CONTRATTO DI TRASPORTO (DIRITTO CIVILE) - DI PERSONE - DI CORTESIA O AMICHEVOLE - Vettore - Responsabilità extracontrattuale - Sussistenza - Azione risarcitoria - Dolo e colpa - Accertamento in concreto - Necessità - Colpa - Contenuto.

Cod. Civ. art. 1681
Cod. Civ. art. 2043



In tema di trasporto "amichevole o di cortesia", diversamente dal trasporto "gratuito", il titolo di responsabilità di colui che lo effettua è di natura extracontrattuale, come tale interamente regolato dall'art. 2043 cod. civ. Ne consegue che, nell'azione risarcitoria, de-

vono essere accertati in concreto sia il dolo che la colpa, quali elementi costitutivi dell'illecito, ricorrendo la seconda ogni qualvolta il vettore abbia tenuto un comportamento non improntato ai canoni oggettivi della perizia e della diligenza.

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
WWW.AVVISATORE.COM

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

LIBERTYlines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE

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

BOOKING ON-LINE
PRENOTA SU
www.libertylines.it

CALL CENTER
+39 0923 873813
callcenter@libertylines.it

Portitalia
GOODS HANDLING

Porto di Palermo
via Francesco Crispi - Banchina Puntone
Tel. 091.361060/61 - Fax 091.361581
Porti di Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle

Regione siciliana

Centro Studi
C.E.DI F.O.P.
Corsi di formazione O.T.S.

Operatore tecnico subacqueo
Attestato valido per iscrizione
al registro dei sommozzatori presso la Capitaneria di porto

Assessorato regionale al Lavoro

Telefoni
3383756051
3387386977
091426935