



Il coordinamento di procedure e controlli è affidato all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli tramite un portale web

Sportello unico doganale al traguardo

Via libera del Consiglio dei ministri al testo del regolamento che consente di rendere operativo il Sudoco

Port Authority

Al Cantiere navale c'è aria di rilancio



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Lo Sportello unico doganale e dei controlli, conosciuto anche come Sudoco, compie un passo in avanti verso la sua attuazione, anni dopo la sua istituzione formale. Il Consiglio dei ministri ha infatti approvato il testo del suo regolamento attuativo. In concreto, il coordinamento delle procedure e dei controlli è affidato all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che agirà tramite uno specifico portale web Sudoco. Questo portale servirà per realizzare l'interoperabilità tra le amministrazioni e gli organi dello Stato e servirà da interfaccia unica per gli operatori. A loro il portale offrirà l'attivazione dei procedimenti

prodromici e dei controlli necessari all'entrata e uscita delle merci nel e dal territorio nazionale; la tracciabilità dello stato di avanzamento dei procedimenti e dei controlli; la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti e dei controlli; la consultazione dello stato di attivazione dell'interoperabilità tra i sistemi dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e quelli delle amministrazioni coinvolte. In una nota, il Governo spiega che questo testo "consente al sistema nazionale di proseguire nell'attività di adeguamento alle principali raccomandazioni emanate a livello internazionale in materia di facilitazione del commercio".



a pagina 3

Il rapporto dell'Ufficio Studi di Confcommercio sulla sostenibilità ambientale Autotrasporto, in 30 anni emissioni calate del 30%

"La strada da seguire è quella dell'intermodalità"

Sebastiano D'Agostino

L'autotrasporto negli ultimi 30 anni ha ridotto del 30% le emissioni di Co2, contro il 20% dell'intera economia, e nel solo 2021 il 41,1% delle imprese dichiara di aver acquistato mezzi a minor impatto ambientale, il 18,1% ha compiuto azioni meno inquinanti, il 17% migliorato la capacità di carico di veicoli. Ma il 97% dei camion imma-



tricolati nel 2020 è ancora diesel e continua a pagare tributi sproporzionati per le emissioni climateranti, mentre l'era dell'idrogeno verde è ancora lontana. Il report è stato fornito dal Rapporto dell'Ufficio Studi di Confcommercio sui trasporti e la sostenibilità e dal documento Isfort sulla "Transizione ecologica dei Trasporti e della logistica, e l'intermodalità".

a pagina 2

Dure critiche contro il pacchetto adottato dall'Ue

Assarmatori boccia "Fit for 55": affonda l'industria dello shipping

Giacomo D'Orsa

Gruppo Grimaldi
Linea Ravenna-Catania,
zero emissioni in porto
con i nuovi traghetti eco

Salvo Vaglica a pag. 2

Secondo Assarmatori il pacchetto di misure "Fit for 55" dell'Ue adottato per ridurre le emissioni almeno del 55% entro il 2030, con l'obiettivo di giungere a un impatto climatico zero entro il 2050, danneggia l'industria dello shipping e non produce risultati positivi neppure per l'ambiente.

a pagina 5

Il procedimento Agcm per abuso di posizione dominante Tirrenia, sanzione ridotta del 97%

Daniilo Giacalone

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ridotto del 97% la sanzione comminata alle compagnie alle compagnie di navigazione Moby e Cin (Tirrenia), del gruppo Onorato, nel febbraio 2018 a conclusione del procedimento per abuso di posizione dominante nel trasporto merci da e per la Sardegna.

a pagina 6

L'Avvisatore
Marittimo

È ON LINE

CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Successo per la quarta edizione di "Seacily" che si è tenuta a Marina di Villa Igea

Per la nautica siciliana numeri in crescita

Michelangelo Milazzo

Oltre 100 brand rappresentati, più di 30 espositori, 40 barche esposte a terra e a mare, convegni sul tema dell'ambiente marino, del turismo nautico, delle reti di imprese e digitalizzazione con uno sguardo alla subacquea. Così Seacily, il Salone nautico giunto alla quarta edizione, che si è tenuto a Marina Villa Igea di Pa-

lermo. Occhi puntati sulla nautica, settore che, come si legge nel report sul turismo nautico in Sicilia, elaborato da Assonautica Palermo su dati Unioncamere, registra numeri in forte crescita e che rappresenta un importante comparto per l'economia siciliana: 1.694 imprese; 5.697 addetti; 137 approdi e un fatturato in costante espansione.



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

siremar

carontetourist.it

Bologna s.r.l.
DISTRIBUZIONE MATERIALE ELETTRICO

L'azienda che illumina le vostre idee

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

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

MAGAZZINI GENERALI SCARL
IMPRESA PORTUALE



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

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

Negli ultimi 30 anni il settore ha ridotto del 30% le emissioni di anidride carbonica contro il 20% dell'intera economia italiana

Autotrasporto, la via maestra è l'intermodalità

Forum internazionale Confrtrasporto: servono terminal attrezzati e incentivi come marebonus/ferrobonus

Sebastiano D'Agostino

L'autotrasporto negli ultimi 30 anni ha ridotto del 30% le emissioni di CO₂, contro il 20% dell'intera economia, e nel solo 2021 il 41,1% delle imprese dichiara di aver acquistato mezzi a minor impatto ambientale, il 18,1% ha compiuto azioni meno inquinanti, il 17% migliorato la capacità di carico di veicoli. Ma il 97% dei camion immatricolati nel 2020 è ancora diesel e continua a pagare tributi sproporzionati per le emissioni climateranti, mentre l'era dell'idrogeno verde è ancora lontana. Il report è stato fornito dal Rapporto dell'Ufficio Studi di Confindustria sui trasporti e la sostenibilità e dal documento Isfort sulla "Transizione ecologica dei Trasporti e della logistica, e l'intermodalità", presentato al 6° Forum Internazionale di Confrtrasporto-Confindustria.

Nella transizione green l'autotrasporto sta facendo la sua parte: contribuisce soltanto per una quota inferiore al 5%, alle emissioni totali. Il 41% delle imprese di autotrasporto ha acquistato mezzi a minor impatto ambientale; il 18% ha cercato di compiere azioni meno inquinanti, il 17% di migliorare la capacità di carico dei veicoli. Tra il 1991 e il 2017, i mezzi pesanti in Italia hanno ridotto le emissioni di gas climateranti del 30%, contro il 20,4% dell'intera economia.



Ma per Confrtrasporto la via da seguire resta quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti come il marebonus/ferrobonus magari da ottimizzare in alcuni aspetti operativi. "Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa, già disponibile, che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto", scrive l'associazione. Le soluzioni full electric hanno limiti di autonomia nelle lunghe distanze (oltre i 300 Km) e nei tempi di ricarica (minimo 5 ore). Non solo: per avere

un'autonomia adeguata, un camion ad alimentazione elettrica avrebbe bisogno di un pacco di batterie da 15 tonnellate. In più, se si facesse viaggiare il parco-camion mondiale a batteria, per alimentarlo basterebbe a mala pena l'intera produzione globale di energia rinnovabile. Se tutti i camion del mondo andassero a idrogeno, il fabbisogno di energia elettrica rinnovabile sarebbe addirittura doppio rispetto all'attuale produzione. Nelle lunghe distanze, accanto alla certezza del diesel, ci sono i biocarburanti e il GNL. Solo in prospettiva molto lontana si potrà confidare sull'idrogeno verde, l'unico

in grado di rispondere all'obiettivo "emissioni zero". Nel frattempo, scrive l'associazione, servirebbe un maggior sostegno alla sostituzione del parco circolante con i mezzi più "puliti" attualmente a disposizione. Lo stesso vale per il settore marittimo, al quale è imputabile una quota inferiore al 3% di tutte le emissioni globali di CO₂, e che in 10 anni (2008-2018) ha visto scendere le emissioni del trasporto merci internazionale del 6,8%. Un risultato ragguardevole - se si considera che nello stesso periodo le merci trasportate sono aumentate del 33,9%, frutto dell'efficacia dell'azione degli

organismi internazionali preposti al governo del settore, come l'IMO, che non vanno scavalcate con iniziative più stringenti limitate dalla dimensione europea (come alcune misure del pacchetto FtI for 55), che rischierebbero di essere inefficaci e distorsive.

Sostituire una flotta non è banale: le navi hanno un ciclo di vita pluridecennale e di quelle in costruzione soltanto il 12% sarà alimentato con carburanti alternativi, perlopiù Gas Naturale Liquefatto (GNL), che consente l'abbattimento tra l'80% e il 100% di alcune tra le sostanze più inquinanti, e che però è pur sempre un combustibile fossile. L'elettificazione delle banchine (cold ironing) è un'iniziativa pregevole, ma andrebbe concentrata nei porti scali dalle navi che potrebbero maggiormente avvantaggiarsi da questa alimentazione, avendo cura di incentivare contestualmente anche l'adeguamento del naviglio.

Il trasporto su ferro è il nodo cruciale su cui si concentra buona parte del Pnrr. Per Confrtrasporto è necessario eliminare le strozzature che ne limitano la competitività: dai limiti di sagoma a quelli della lunghezza dei binari nei terminal, dalla mancanza di elettrificazione alle carenze dei collegamenti di "ultimo miglio". Va posta attenzione al rilancio di tutti i nodi logistici che possono generare traffici: certamente i porti e gli interporti, ma anche i terminal e i raccordi ferroviari.

Rapporto Fedespedi: nel 2020 teu cresciuti dell'1,6%

Terminal container italiani, ripresa lenta. Risultati positivi per Gioia Tauro e Salerno

Michele D'Amico

Il Centro Studi Fedespedi, la federazione delle società di spedizione italiane, ha pubblicato la quinta edizione annuale del rapporto "I Terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria" che analizza le performance delle società di gestione dei principali terminal portuali italiani nel 2020. Lo studio ha analizzato l'andamento dell'attività di 11 terminal operator nei porti di Ancona (Adriatic Container Terminal), La Spezia (La Spezia Container Terminal), Salerno (Salerno Container Terminal), Genova (Southern European Container Hub e Voltri Terminal Europa), Gioia Tauro (Medcenter Container Terminal), Livorno (Terminal Darsena Toscana), Napoli (Co.Na.Te.Co), Ravenna (Terminal Container Ravenna), Trieste (Trieste marine Terminal) e Venezia (Venezia Container Terminal). Per quanto riguarda le performance operative, i terminal portuali hanno movimentato complessivamente un traffico dei container pari a 8,580 milioni di teu - il 79% del totale italiano (10,867 milioni di teu) - su una superficie totale di 4,8 milioni di metri qua-

drati e avvalendosi di 87 gru di banchina. Rispetto al 2019 hanno registrato una crescita complessiva del +1,6% in termini di teu movimentati. Il risultato positivo è dovuto in gran parte alle performance del Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro (+26,6%), che dopo il passaggio del controllo al gruppo MSC ha superato i 3 milioni di teu, e del Salerno Container Terminal (+47,2%). Punte negative a Genova, primo porto container nazionale, (-13,4% Sech e -13,5% Voltri), La Spezia (-17,1%) e Venezia (-17,8%); migliori performance a Trieste (-0,1%) e Napoli (+1,4%). Per quanto riguarda le performance economico-finanziarie, i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di 663,8 milioni di euro con un valore aggiunto di 388 milioni di euro e un risultato finale di 72,2 milioni di euro. Rispetto al 2019 (708,8 milioni di euro) il fatturato complessivo si è ridotto del -6,4%. Nonostante la flessione del fatturato, quasi tutte le aziende (a eccezione di Genova Sech e Livorno) hanno chiuso positivamente il bilancio, pur con utili in calo (-23,3%).

Emissioni zero in porto grazie alle batterie che si ricaricano durante la navigazione

Grimaldi, in servizio la nave più green

Dall'1 novembre la "Eco Catania" sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania

Salvo Vaglica

È entrata per la prima volta nel porto di Ravenna l'1 novembre la nuova nave Ro-Ro "Eco Catania" che, insieme alla "Eco Livorno", il Gruppo Grimaldi ha deciso di destinare al potenziamento della linea Ravenna-Brindisi-Catania. Una scelta che coniuga l'aumento della capacità del servizio con la volontà di andare verso una sempre più concreta transizione energetica, visto che si tratta di navi Ro-Ro tra le più grandi e sostenibili al mondo. La "Eco Catania" e la "Eco Livorno" sono infatti due esemplari di Ro-Ro hybrid di nuovissima generazione, consegnate al Gruppo Grimaldi nel primo semestre del 2021, la cui peculiarità è l'utilizzo di carburante fossile durante la navigazione e di energia elettrica durante la sosta in porto, garantendo, pertanto, zero emissioni in porto. Durante la sosta in banchina, infatti, esse sono capaci di soddisfare le richieste di energia per le attività di bordo con la sola energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza di 5MWh, che si ricaricano durante la navigazione mediante shaft generators nonché 350 m² di pannelli solari.



"Eco Catania" ed "Eco Livorno" sono larghe 34 metri, hanno una stazza lorda di oltre 67.000 t, e battono bandiera italiana. Aumenta notevolmente la lunghezza rispetto alle due unità che le hanno precedute ("Eurocargo Sicilia" ed "Eurocargo Catania"), dal momento che si passa dai pur rilevanti 193 metri delle due "Eurocargo" a ben 238 metri. Ciò contribuisce ad un incremento notevole della capacità di carico: infatti, le due nuove Ro-Ro sono capaci di trasportare oltre 7.800 metri lineari di merci rotabili ciascuna, pari ad oltre

500 trailer (oltre a 180 automobili), mentre le "Eurocargo" potevano ospitare 250 semirimorchi. E, dunque, raddoppiata la capacità di carico dei garage delle due nuove navi, rispetto a quella delle più grandi navi attualmente operate dal gruppo Grimaldi, ed è addirittura triplicata rispetto alla generazione precedente di navi Ro-Ro, nonostante consumino lo stesso quantitativo di carburante a parità di velocità: ciò significa un'efficienza almeno raddoppiata in termini di consumo per tonnellata di merce trasportata.

"Da oggi ci sarà un miglioramento non solo in termini di sostenibilità ambientale, ma anche - ha detto Eugenio Grimaldi (al centro nella foto), Executive Manager del Gruppo - erogazione di servizi in termini di capacità, se consideriamo che questa nave e la sua gemella Eco Livorno, entrambe appartenenti alla classe GG5G, hanno il doppio della capacità di carico rispetto a quelle precedentemente impiegate sul servizio trisettimanale Ravenna - Brindisi - Catania. In generale, con l'impiego delle unità di questa serie ultra-moderna ed ecofriendly, raggiungiamo già oggi, con quasi 30 anni di anticipo, i target di riduzione delle emissioni fissati per il 2050".



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

Il coordinamento di procedure e controlli è affidato all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli tramite un portale web

Sportello unico doganale, c'è il regolamento

Via libera del Consiglio dei ministri al provvedimento che consente di rendere operativo il cosiddetto Sudoco

Alessia Spataro

Lo Sportello unico doganale e dei controlli, conosciuto anche come Sudoco, compie un passo in avanti verso la sua attuazione, anni dopo la sua istituzione formale. Lo ha fatto nella seduta del 10 novembre 2021 del Consiglio dei ministri, che ha approvato il testo del suo regolamento attuativo, che dovrà essere emanato con Decreto del presidente della Repubblica.

In una nota, il Governo spiega che questo testo "consente al sistema nazionale di proseguire nell'attività di adeguamento alle principali raccomandazioni emanate a livello internazionale in materia di facilitazione del commercio, con riferimento particolare alla trasmissione delle informazioni da parte degli operatori economici una sola volta (once only) attraverso un'unica interfaccia (single window) e alla necessità di eseguire i controlli contemporaneamente e nello stesso luogo (one stop shop), attraverso il dialogo telematico tra le amministrazioni e gli organi dello Stato coinvolti e gli operatori economici interessati, velocizzando l'espletamento delle procedure e dei controlli e rendendo trasparente l'azione delle amministrazioni cooperanti".

In concreto, il coordinamento delle procedure e dei controlli è affidato all'Agenzia delle Dogane e dei Mono-



poli, che agirà tramite uno specifico portale web Sudoco. Questo portale servirà per realizzare l'interoperabilità tra le amministrazioni e gli organi dello Stato e servirà da interfaccia unica per gli operatori. A loro il portale offrirà l'attivazione dei procedimenti prodromici e dei controlli necessari all'entrata e uscita delle merci nel e dal territorio nazionale; la tracciabilità dello stato di avanzamento dei procedimenti e dei controlli; la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti e dei controlli; la consultazione dello stato di attivazione dell'interoperabilità tra i sistemi dell'Agenzia delle dogane e dei mono-

poli e quelli delle amministrazioni coinvolte. I servizi messi a disposizione dal portale offrono agli operatori economici un'interfaccia unica per: l'attivazione dei procedimenti prodromici e dei controlli necessari all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale; la tracciabilità dello stato di avanzamento dei procedimenti e dei controlli; la verifica dell'avvenuta conclusione dei procedimenti e dei controlli; la consultazione dello stato di attivazione dell'interoperabilità tra i sistemi dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e quelli delle amministrazioni coinvolte.

L'associazione dell'autotrasporto Anita ha espresso soddisfazione per questo provvedimento, che considera una delle misure che permette di ridurre le ore di attesa degli autisti nei nodi logistici. "Da troppo tempo il regolamento era incagliato nelle pieghe della burocrazia italiana, con il trasporto che ne aveva un disperato bisogno per lo smellimento e il coordinamento delle procedure doganali e di controllo che insistono sulle merci. Grazie all'inserimento nel Pnrr della realizzazione del Sudoco, si dà compimento a una importante riforma per la logistica", commenta Giuseppina Della Pepa, segretaria generale di Anita.

L'associazione, si legge in una nota "ha sempre chiesto l'attuazione del Sudoco. Per le imprese di autotrasporto, che intervengono nella tratta iniziale e/o finale di un trasporto intermodale, è di prioritario interesse - sottolinea Della Pepa una tempestiva esecuzione di tutti i controlli necessari per un rapido rilascio della merce. L'associazione sostiene tutte quelle misure, Sudoco compreso, che permettono di ridurre le ore di attesa degli autisti nei nodi logistici". Nella stessa seduta il Consiglio dei ministri ha approvato un decreto-legge che introduce misure urgenti per il contrasto alle frodi nel settore delle agevolazioni fiscali ed economiche. In particolare, il decreto mira a evitare le frodi relative alle detrazioni e cessioni di crediti per lavori edili ed estende l'obbligo del visto di conformità, previsto ora per la cessione del credito o lo sconto in fattura, anche nel caso in cui il cosiddetto "superbonus al 110%" venga utilizzato dal beneficiario in detrazione nella propria dichiarazione dei redditi, tranne nei casi in cui la dichiarazione stessa sia presentata direttamente dal contribuente o tramite il sostituto d'imposta. L'obbligo per il visto di conformità viene inoltre esteso anche in caso di cessione del credito o sconto in fattura relativi alle detrazioni fiscali per lavori edili diversi da quelli che danno diritto al "superbonus al 110%".

Nel dossier realizzato da Oxford Economics e pubblicato da Clia la strategia in quattro mosse per abbattere l'inquinamento atmosferico

Gianni De Bono

Utilizzo del gas naturale liquefatto come combustibile per le navi, installazione di sistemi di pulizia dei gas di scarico e di sistemi avanzati di trattamento delle acque reflue delle unità navali e possibilità di alimentare le navi nei porti con l'energia elettrica fornita dalla rete di terra: sono questi i quattro pilastri della strategia attraverso la quale l'industria crocieristica si impegna ad affrontare la crisi climatica. La strategia delle compagnie crocieristiche per ridurre l'impatto sul clima delle proprie flotte e raggiungere l'ambizioso obiettivo di realizzare navi da crociera a zero emissioni di carbonio entro il 2050 è evidenziata nel rapporto annuale "Global Cruise Industry Environmental Technologies and Prac-

L'industria crocieristica in campo per la crisi climatica

Obiettivo: navi a zero emissioni di carbonio entro il 2050

tices Report", realizzato da Oxford Economics e pubblicato dall'associazione crocieristica internazionale Cruise Lines International Association (CLIA). «Nonostante il settore crocieristico sia stato tra quelli più colpiti dalla pandemia - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato di CLIA, Kelly Craighead, in occasione della presentazione del documento - le compagnie di crociera si confermano in prima linea nello sviluppo di nuove tecnologie ambientali dalle quali l'intero set-

tore marittimo può trarre vantaggio. CLIA, insieme ai propri membri oceanici, sta investendo in nuove tecnologie e combustibili green per realizzare l'ambizioso obiettivo di crociera a zero emissioni di carbonio entro il 2050». Alle quattro colonne portanti della strategia dell'industria crocieristica in campo ambientale si aggiungono sempre più soluzioni innovative per contrastare il cambiamento climatico. Il report annuale di CLIA, ad esempio, approfondisce anche la sfida di individuare nuovi combustibili alternativi e

valutare le politiche che il settore sta mettendo in atto per sostenere questo percorso sostenibile. Dai dati emerge infatti che, in aggiunta al gas naturale liquido, oltre i tre quarti della flotta globale di navi da crociera per capacità passeggeri è attualmente predisposta per utilizzare combustibili alternativi. Le fonti di carburante alternative agli oli combustibili pesanti attualmente in fase di sperimentazione includono biodiesel, metanolo, ammoniaca, idrogeno e batterie elettriche. Tuttavia, il rapporto segnala la presenza di ostacoli in-

gegneristici, di fornitura e normativi, rallentandone di conseguenza l'adozione su larga scala. Ciò nonostante, l'investimento di 26,5 miliardi di dollari da parte del settore crocieristico sta dando impulso alla ricerca e sviluppo in questo ambito. «Questo rapporto ha commentato Pierfrancesco Vago, presidente di CLIA Global - conferma quanto il settore crocieristico sia resiliente, innovativo e orientato al futuro. Siamo consapevoli che ci sia ancora molto da fare, ma ad oggi l'industria crocieristica ha già dato ampia prova del suo impegno e della sua capacità di cogliere questa sfida. Il settore promuove un'innovazione marittima sostenibile, che sarà centrale per la decarbonizzazione del trasporto navale».



GRIMALDI LINES

Short Sea Services

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI

Scegliendo la nave come soluzione logistica RISPARI 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

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 Marinarci 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 12 Numero 22 - 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		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

SUD AMERICA		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

NORD EUROPA		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

SUBCONTINENTE INDIANO		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

AFRICA ORIENTALE		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

TUNISIA DA PALERMO PER LA GOULETTE		
TUTTI I SABATO M/N EXCELLENT (GRANDI NAVI VELOCI)		
16 NOVEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
21 NOVEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
23 NOVEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
28 NOVEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
30 NOVEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
5 DICEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
7 DICEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	
12 DICEMBRE	ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)	

SUD AFRICA		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

TURCHIA DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK		
15 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
18 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
19 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
22 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
25 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
26 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
29 NOVEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	
2 DICEMBRE	GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)	

NORD AMERICA		
20 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1041R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
27 NOVEMBRE	MSC ESHA YY1042R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
4 DICEMBRE	MSC ESHA YY1043R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811
11 DICEMBRE	MSC ESHA YY1044R (Msc SICILIA SRL)	091/7812811

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

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

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

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

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

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

IL PORTO DI PALERMO

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

IL PORTO DI TERMINI IMERESE

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

ITINERARI NAVI DI LINEA											
GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'
LUNEDI'	Napoli	06.30	Napoli	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	07.00	C.no Liberty Lines		Livorno	13.30	Livorno	18.30	Grimaldi Group
MARTEDI'	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	Ustica	16.30	Ustica	17.15	C.no Liberty Lines	
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	
	Livorno	sosta	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci	
	MERCOLEDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	Genova	03.00	Genova	06.00	Grandi Navi Veloci
		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
		Malta	07.00	Genova	09.30	Grandi Navi Veloci	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
Ustica		08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines	
Livorno		13.30	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Ustica	08.30	Ustica	12.00	Grandi N. Veloci	
Ustica		17.30	Ustica	08.30	Siremar	C/Veccchia	08.00	Tunisi	12.00	Grimaldi Group	
GIOVEDI'	Genova	18.00	Malta	22.45	Grandi Navi Veloci	Salerno	10.00	Tunisi	12.30	Grimaldi Group	
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Livorno	13.30	Livorno	18.30	Grimaldi Group	
	Napoli	19.30	Napoli	23.59	Grandi Navi Veloci	Malta	11.00	Genova	15.30	Grandi Navi Veloci	
	GIORNO	Cagliari	06.00	Cagliari	19.00	Grimaldi Group	Ustica	16.30	Ustica	17.15	C.no LibertyLines
		Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar
		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Genova	19.00	Genova	23.59	Grandi Navi Veloci
Ustica		08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	DOMENICA	Cagliari	06.00	Cagliari	09.00	Grimaldi Group
Livorno		13.30	Livorno	18.30	Grimaldi Group		Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
Ustica		16.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	Ustica		08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines	
Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Tunisi		12.00	C/Veccchia	18.00	Grandi Navi Veloci	
Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar	Ustica		16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines	

Cambi doganali

Validi dall'1 al 30 novembre 2021

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,1623
Yen giapponese	132,78
Corona danese	7,4404
Corona svedese	10,0150
Lira sterlina	0,84503
Corona norvegese	9,7435
Corona ceca	25,519
Fiorino ungherese	361,59
Zloty polacco	4,5850
Franco svizzero	1,0739
\$ canadese	1,4349
\$ australiano	1,5528
\$ neozelandese	1,6219
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	10,7821
Dollaro di Singapore	1,5629
Peso Messicano	58,972
\$ Hong Kong	9,0375

Stefano Messina: "L'Italia dovrebbe soppesare attentamente le ricadute economiche, industriali e sociali di queste scelte"

"Porti europei penalizzati dal Fit for 55"

Callarme lanciato da Assarmatori: le misure adottate danneggiano il settore e non giovano all'ambiente

Giacomo D'Orsa

Il pacchetto di misure "Fit for 55" dell'Unione Europea adottato con lo scopo di ridurre le emissioni almeno del 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di giungere ad un impatto climatico zero entro il 2050, danneggia l'industria dello shipping e non produce risultati positivi neppure per l'ambiente. Lo sostiene Assarmatori, tramite il suo presidente Stefano Messina. «La UE - ha spiegato il presidente dell'associazione armatoriale italiana nel suo intervento al Forum Internazionale di Confratrasporto - sta sbagliando strada. Le norme sullo shipping del pacchetto Fit for 55, quelle per abbattere le emissioni delle navi, non aiuteranno l'ambiente e affosseranno l'economia».

Il numero uno di Assarmatori ha ricordato che, per indurre lo shipping verso l'uso di combustibili alternativi, la Commissione Europea propone di disincentivare l'uso di carburanti fossili attraverso misure fiscali, come l'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo di scambio delle emissioni (EU Emission Trading System - EU-ETS) e l'introduzione, a partire dal 2023, di una tassa da applicare a tutti i carburanti venduti nell'area economica europea, con l'opzione, per gli Stati membri, di estenderla anche ai viaggi internazionali. «Lo shipping internazionale che attualmente scala i porti europei - ha rilevato Messina - cercherà di eludere



le nuove imposizioni evitando di toccare i porti europei e scalandosi invece gli hub già esistenti ai confini dell'UE o di quelli, numerosi, in corso di realizzazione, ad esempio in Nord Africa sulla sponda sud del Mediterraneo». «E l'aspetto più grave - ha proseguito Messina - è che questa impostazione autolesionistica non servirà nemmeno a ridurre le emissioni, non perché manchi la volontà degli armatori, che anzi è forte, ma perché mancano le tecnologie, i fuel alternativi e le reti di distribuzione degli stessi. E mancheranno ancora per molto, mentre sono a disposizione carburanti di transizione, come il GNL, che nel pacchetto Fit for 55 non viene considerato green e sarà quindi tassato, ma che consente già di ridurre drasticamente le emissioni nocive e di iniziare il percorso verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo con riduzioni dell'ordine

anche del 20% delle emissioni di CO₂». «Alla politica - ha concluso Messina - diamo, quindi, un messaggio chiaro: prima di sposare iniziative di Stati membri che, oggettivamente, non subiscono le stesse conseguenze delle iniziative che coinvolgono lo shipping, l'Italia dovrebbe soppesare attentamente le ricadute economiche, industriali e sociali di quelle scelte. In ballo c'è il futuro dell'economia del Paese e del lavoro». Recentemente l'European Maritime Transport Environmental Report, pubblicato congiuntamente da Agenzia Europea dell'Ambiente e Agenzia europea per la sicurezza marittima, ha rivelato che le navi producono il 13,5% di tutte le emissioni di gas serra derivanti dai trasporti nell'UE, dietro le emissioni del trasporto stradale (71%) e del trasporto aereo (14,4%).

Centro studi Unrae: a ottobre immatricolazioni -12,7%

Veicoli industriali, mercato in calo Pesa la frenata della produzione

nostro servizio

A ottobre il mercato dei veicoli industriali segnala un calo del 12,7% per tutte le classi di peso. Lo ha comunicato l'Unrae spiegando che la causa è a monte della produzione, nella carenza di componenti e materie prime. Sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, il Centro Studi e Statistiche Unrae ha effettuato una stima del mercato dei veicoli industriali per ottobre 2021 verso ottobre 2020.

Paolo Starace, presidente della sezione Veicoli Industriali, sottolinea che il mercato di ottobre 2021 va in negativo rispetto al 2020 per tutte le fasce di massa, anche per quella dei pesanti, che finora ha sempre trainato il settore. «Dopo una serie di scosse del mercato, conseguenti alle misure di contenimento del contagio - spiega - ci sono segnali di una sofferenza più grave, che deriva dalla carenza planetaria di alcuni componenti essenziali per la fabbricazione di quei veicoli. Molti

Costruttori stanno già effettuando, o hanno in programma, riduzioni o fermi temporanei della produzione con conseguenti ritardi nelle consegne dei veicoli. Questa situazione impone innanzitutto che siano rivisti i termini per la presentazione delle rendicontazioni, fissati dai decreti di finanziamento degli investimenti già in atto, e che vengano poi considerate tali condizioni critiche della produzione nel fissare i termini dei provvedimenti in itinere». «Da ultimo, - ricorda Starace - se in queste condizioni non verranno emanati al più presto interventi di supporto al mercato dei Veicoli Industriali, e in particolare di quelli a minor impatto ambientale, attraverso un piano strutturale a medio/lungo termine, che preveda anche la diffusione di infrastrutture di servizio e rifornimento idonee, continueranno a crearsi andamenti alquanto allarmanti nel mercato e incertezze da parte delle aziende che devono investire nella flotta, con una spirale pericolosa per lo sviluppo della logistica».

Dal 2023 il nuovo traghetto coprirà la linea Olbia-Livorno

Moby, ridotta la maxi multa da 29 milioni Varata in Cina Fantasy, la nave dei record



Marco Di Giovanni

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha ridotto del 97% la sanzione comminata alle compagnie alle compagnie di navigazione Moby Spa e Compagnia italiana di navigazione Spa (Tirrenia), del gruppo Onorato, nel febbraio 2018 a conclusione del procedimento per abuso di posizione dominante nel trasporto merci da e per la Sardegna. Lo ha reso noto lo stesso gruppo Onorato, in una nota, specificando che la sanzione passa da 29,2 milioni a 1 milione. Il "taglio" è stato determinato dalle decisioni del Tar del Lazio, nel 2019, e del Consiglio di Stato, nell'aprile 2021, dopo i ricorsi presentati da Moby e Cin.

Intanto La flotta del Gruppo Onorato cresce con la Moby Fantasy (nella foto), la nave green più grande al mondo. È stata varata dal cantiere Gsi di Guangzhou, in Cina. Ci sarà anche la gemella, la Moby Legacy. Entrambe entreranno in servizio a partire dal 2023. La Fantasy, in particolare, coprirà la rotta Olbia-Livorno.

megawatt, per una velocità di crociera di 23,5 nodi, con punte di 25 nodi. E' quanto si legge in una nota. «Moby Fantasy - si legge in una nota della compagnia - è il traghetto più grande del mondo e sarà uno straordinario volano per l'economia di Livorno, di Olbia e della Sardegna, creando oltre 500 posti di lavoro diretti e dell'indotto. La rivoluzione nel concetto di traghetto così come lo conosciamo oggi, sarà in ogni particolare: arredi, dotazioni e cabine sono più simili a quelle di una nave da crociera rispetto a quelli che siamo abituati a conoscere sui ferries». «Importantissima, sia nella Moby Fantasy, sia nella sua nave gemella sempre in costruzione nei cantieri Gsi, sarà l'attenzione alla tutela dell'ambiente e alla transizione energetica ed ecologica al centro delle scelte fatte a bordo: le navi - sottolinea la società - sono infatti fornite di una serie di dotazioni che permetteranno di abbattere le emissioni. E ci sarà anche la possibilità di passare dall'alimentazione tradizionale a quella a gas naturale liquefatto Gnl, il carburante più pulito esistente nel settore. Con il varo di oggi si scrive una nuova, decisiva e importantissima pagina nella storia di Moby, ma anche in quella della marineria italiana e mondiale, con il varo del traghetto più grande e più green di sempre, che insieme alla nave gemella Moby Legacy sarà al centro del nuovo piano industriale e di sviluppo di Moby».

"Non si può chiedere di realizzare subito le infrastrutture se i finanziamenti arrivano in 15 anni"

Grandi opere, stop al bando per i fondi

Palermo, l'AdSP cercava banche disposte ad anticipare 106,5 milioni

Bianca Longo

L'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale ritira il bando per anticipare in tempi brevi 106,5 milioni e finanziare le opere portuali. E parte il pressing sul ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile: «Non si può chiedere di realizzare subito le opere infrastrutturali se i finanziamenti vengono erogati in 15 anni». In ballo ci sono due opere importanti: il rilancio della cantieristica navale (81 milioni di euro per la definizione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate, di cui il presidente dell'AdSP Pasquino Monti è il commissario) e la riqualificazione

del molo trapezoidale (25,5 milioni di euro, i lavori sono già stati appaltati e vanno avanti), ammesse al contributo statale (accordo di programma). Con la gara, l'obiettivo dell'AdSP era quello di avere risorse immediate dalle banche, comprese le spese per il finanziamento, per poi restituirle secondo gli importi definiti dall'accordo di programma. Il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (ex Mit), infatti, contribuisce alla spesa necessaria alla realizzazione degli interventi, i 106,5 milioni di euro, ma ripartite in ripartiti in quindici rate annuali: 938.665,55 (2019), 2.815.996,64 (2020), 4.536.302,40 (2021),

9.145.284,33 (2022), 8.601.187,25 (2023), 9.982.425,29 (2024), 8.687.517,66 (2025), 12.580.874,66 (2026), 8.884.154,01 (2027), 8.261.644,56 (2028), 6.595.539,37 (2029), 6.710.646,45 (2030), 6.713.524,26 (2031), 5.371.044,13 (2032), 6.675.193,45 (2033). «Un decreto in cui è la tempistica è del tutto inadeguata», tuonano dall'AdSP. Poi l'affondo: «Non si può chiedere di realizzare subito le infrastrutture se i finanziamenti vengono erogati in così lungo tempo: le opere vanno pagate con tempestività». L'Autorità di Sistema Portuale ha sollevato il caso al ministero che, scrivono dall'Autorità, «sta correndo ai ripari».

La Fondazione finanzia due borse di studio annuali per il master in Science in Maritime Affairs

Ricerca scientifica, accordo Grimaldi-WMU

La World Maritime University (WMU) e la Fondazione Grimaldi Onlus hanno firmato un Memorandum of Agreement (MoA). L'accordo prevede l'erogazione di due borse di studio annuali per l'iscrizione di candidati qualificati provenienti da paesi emergenti al Master of Science in Maritime Affairs della WMU a Malmö (Svezia). Il MoA è stato firmato da Cleopatra Doumbia-Henry, presidente della WMU, e da Emanuele Grimaldi, presidente e amministratore delegato della Fondazione Grimaldi Onlus. I fondi forniti dalla Fondazione faciliteranno lo sviluppo di competenze e capacità nell'ambito di un'ampia gamma di argomenti che riguardano il mare e gli oceani, compresa la decarbonizzazione e l'energy management, la logistica dello shipping, il management dei porti, leggi e politiche ed altri settori rilevanti. Ciò contribuirà a un alto livello di competenza accademica e professionale per i laureati nei settori marittimi

e oceanici dei paesi del Sud America e dell'Africa occidentale. Emanuele Grimaldi ha commentato: «La Fondazione Grimaldi è lieta di avviare una collaborazione con la World Maritime University, amplificando e allo stesso tempo internazionalizzando il nostro impegno nel garantire pari opportunità di accesso a un livello superiore di istruzione ai giovani dei paesi emergenti. Tutte le indagini accademiche evidenziano che nessuno sviluppo è possibile nelle società senza investimenti nell'istruzione. Attraverso la partnership con la WMU riguardante l'istruzione post-laurea, speriamo di fare la nostra parte per aiutare molti studenti e lo sviluppo autonomo degli Stati del Sud America e dell'Africa occidentale, nel campo che conosciamo di più: il settore marittimo». Il MoA amplifica l'azione di sostegno della Fondazione finalizzata al pari accesso all'istruzione nei paesi marittimi e nelle comunità in contesti sociali dif-

ficili. Attraverso il MoA, la Fondazione Grimaldi Onlus, nell'ambito del suo scopo statutario di fornire aiuto ai giovani in paesi e contesti di povertà e disagio sociale, sosterrà in diversi modi la missione della WMU. Oltre alle borse di studio, il MoA prevede anche che il Gruppo Grimaldi aderisca al WMU Industry Liaison Group, che facilita iniziative concrete del settore pubblico e privato a sostegno dei risultati accademici, di ricerca e di capacity building della WMU, compresa l'attuazione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) delle Nazioni Unite. Questa cooperazione mirata con il settore privato punta a contribuire a ridurre l'impatto ambientale dell'industria marittima, promuovendo una buona governance e contribuendo a un mondo migliore. Inoltre, il MoA offre la possibilità al top management del Gruppo Grimaldi di tenere lezioni agli studenti della WMU.

Ciulla (Assonautica): "Comparto dalle grandi potenzialità, non possiamo permetterci di perdere tutte le opportunità che ne derivano"

Nautica siciliana, un settore in espansione

Dati incoraggianti dal Seacily: nell'Isola 1.694 imprese, 5.697 addetti, 137 approdi e fatturato in crescita

Michelangelo Milazzo

Oltre 100 brand rappresentati, più di 30 espositori, 40 barche esposte a terra e a mare, convegni sul tema dell'ambiente marino, del turismo nautico, delle reti di imprese e digitalizzazione con uno sguardo alla subacquea. Così Seacily, il Salone nautico giunto alla sua quarta edizione, che si è tenuto a Marina Villa Igea di Palermo. Occhi puntati sulla nautica, settore che, come si legge nel report sul turismo nautico in Sicilia, elaborato da Assonautica Palermo su dati Unioncamere Sicilia, registra numeri in forte crescita e che rappresenta un importante comparto per l'economia siciliana: 1.694 imprese; 5.697 addetti; 137 approdi e un fatturato in costante espansione. In generale, rispetto al secondo trimestre del 2020, il numero totale di imprese registrate nello stesso periodo del 2021 è aumentato passando da 1.591 a 1.694: le province di Palermo (377), Messina (368) e Catania (267) sono quelle che raccolgono il maggior numero di imprese e cantieri nautici. Seguite da Trapani, Siracusa, Agrigento, Ragusa, Caltanissetta e Enna. Per quanto riguarda il numero di addetti (dati aggiornati sempre al secondo trimestre 2021) è Messina ad



aprire la classifica con 1410 occupati, seguita da Palermo (1354), Catania (786), Siracusa (664), Trapani (601), Ragusa (431), Agrigento (326), Caltanissetta (115) e Enna (10). Ma non è tutto. Secondo l'ultimo report «Nautica in cifre» elaborato da Confindustria Nautica, la Sicilia è la prima regione italiana numero di infrastrutture portuali: sono 137 sulle 779 italiane. Il secondo aspetto rilevante della ricettività fa riferimento ai posti barca, ossia alla capacità delle strutture portuali di accogliere le imbarcazioni. In

Italia si contano quasi 160 mila posti barca, di cui 16.877 sono solo in Sicilia (2.195 nei marina, cioè quelli nati per ospitare i diportisti; 10.816 nei porti funzionali, che comprendono porto, porto industriale/commerciale, porto canale, darsena; e 3.866 punti di ormeggio, ossia banchina/pontile, spiaggia attrezzata, approdo/rada). Per quanto riguarda la divisione per tipologia portuale, prevale il numero di posti barca nei porti polifunzionali (10.816), seguita dai punti di ormeggio (3.866) e dai marina (2.195 posti)

per un totale di 16.877 posti barca su un totale italiano di 159.416 che posizionano la Sicilia al quarto posto, dietro la Liguria (21.851), la Sardegna (20.035) e la Toscana (17.132). I punti di ormeggio, nello specifico, sono situati prevalentemente in Sardegna e Sicilia (rispettivamente 3.881 e 3.866) e in Veneto (poco meno di 2.000). Queste tre regioni raggiungono il 60% dei punti di ormeggio complessivamente disponibili sul territorio. Riguardo, poi, alla distribuzione delle infrastrutture portuali su 85 porti turistici (marina), la Sicilia ne conta 5;

i porti polifunzionali sono 62 su un totale di 458 in Italia (seconda è la Puglia con 53, terza la Sardegna con 50); su un totale di 236 punti di ormeggio in Italia, la Sicilia ne ha 70, seguita dalla Sardegna con 56 e Toscana e Calabria con 20). A testimoniare, infine, la vivacità di un settore in crescita anche il dato sulle nuove patenti nautiche: delle 9.220 patenti solo motore (entro 12 miglia dalla costa) rilasciate in Italia, 1.013 sono in Sicilia. Numero che posiziona l'isola dietro soltanto al Lazio con 1.405. Delle 524 patenti solo motore rilasciate in Italia senza alcun limite dalla costa, la Sicilia è seconda con 76 patenti, dietro solo alla Liguria, che ne conta 88. Per quanto riguarda il dato generale di patenti rilasciate (solo motore, vela e motore e da diporto) la Sicilia è sul podio nazionale con un totale di 1.295 preceduta da Liguria (2.341) e Lazio (2.107). «È evidente - commenta il presidente di Assonautica Palermo, Andrea Ciulla - che siamo di fronte a un settore dalle grandi potenzialità e la Sicilia non può permettersi di perdere, soprattutto adesso, tutte le opportunità che ne derivano. Il Seacily punta proprio ad accendere i riflettori su un segmento dell'economia siciliana che può davvero fare registrare performance di rilievo».

I numeri: 27 delegazioni straniere, 2 protocolli sottoscritti, trattative economiche avviate con 6 Paesi africani

Per Blue Sea Land un nuovo successo Riflettori puntati sui distretti produttivi

Daniilo Giacalone

Diciassette delegazioni in presenza, 10 collegate in remoto (per la prima volta alcuni Paesi dell'Asia), 6 ambasciatori e 2 Ministri (Ghana, Mauritania) a Mazar del Vallo. E poi ancora la presenza del sottosegretario alla pesca Francesco Battistoni, la riunione della CPA (Commissione Politiche Agricole) in città, 30 show cooking, 2 protocolli sottoscritti e trattative economiche avviate con Egitto, Tunisia, Costa d'Avorio, Mauritania, Angola e Uganda. Sono questi alcuni dei numeri del bilancio conclusivo della X edizione di "Blue Sea Land", che si è svolta a Mazar del Vallo. A illustrare i risultati di quest'edizione - la prima in presenza dopo il periodo di pandemia Covid-19 - è stato il presidente del Distretto Cosvap Nino Carlini (nella foto) che ha incontrato la stampa insieme all'assessore regionale

alla pesca Toni Scilla. «Posso confermare che l'XI edizione sarà realizzata sempre a Mazar del Vallo - ha detto Carlini - questa manifestazione fa ormai parte della storia di questa città. Siamo soddisfatti di come è riuscita questa edizione, nonostante le difficoltà registrate a causa dei tempi e disposizioni dettati dall'andamento della pandemia».

A conclusione di "Blue Sea Land" si è svolta l'invocazione rotariana presso l'auditorium "Mario Caruso". L'iniziativa, a cura del Rotary Club, fu ideata dal compianto Giovanni Tumbiolo, ex presidente del Distretto Cosvap e fondatore di "Blue Sea Land", scomparso nel 2018.

Durante la manifestazione un intero stand è stato dedicato alla vetrina dei 23 Distretti produttivi: 10 c'erano già e sono stati rinnovati e riconosciuti nel 2020, gli altri 13 sono di recentissima istituzione. Ad allestirlo l'Assessorato



regionale alle attività produttive che, insieme a quello dell'Agricoltura e pesca, ha collaborato a questa X edizione di "Blue Sea Land". Tra i nuovi Distretti c'è "Sicily 5.0" che già mette insieme 105 aziende: «L'obiettivo è quello di rimettere l'uomo al centro dello sviluppo industriale» ha detto Giuseppe Piazza, rappresentante del neonato Distretto.

«In questa edizione di "Blue Sea Land" abbiamo celebrato il successo di un'idea: quella delle imprese di filiera che si raccolgono nei Distretti produttivi, ha detto l'assessore regionale alle

attività produttive Mimmo Turano. Il Distretto della pesca Cosvap di Mazar del Vallo in questo senso è stato un antesignano, ma oggi con i 23 Distretti riconosciuti dalla Regione abbiamo in campo un importante strumento di sviluppo e crescita per l'economia siciliana che intendiamo sostenere nel campo della formazione, dell'innovazione e dell'internazionalizzazione. L'obiettivo è quello di sostenere e rafforzare il brand Sicilia in diversi settori e di avere delle importanti ricadute in campo occupazionale ed economico», ha concluso Turano.

Ambiente

Riserva di Punta Bianca Avviate le procedure

Via libera al percorso per istituire la riserva naturale di Punta Bianca e Scoglio Patella, nell'Agri-gentino. Il governo Musumeci, su proposta dell'assessorato al Territorio e Ambiente, ha avviato l'iter per la creazione dell'area protetta su circa 300 ettari ricadenti tra Agrigento e Palma di Montechiaro, attraverso l'inserimento nel Piano regionale dei parchi e delle riserve. «Con questa delibera di giunta - dice l'assessore all'Ambiente Toto Cordaro - abbiamo posto una prima pietra per proteggere un luogo di grande valore ambientale. Un percorso che adesso è irreversibile». Il sito era già stato identificato come area di "notevole interesse pubblico" nel 2001 da un decreto dell'allora assessore regionale ai Beni culturali e ambientali. I Comuni di Agrigento e di Palma di Montechiaro, nella primavera di quest'anno, avevano già aderito alla proposta di istituzione della riserva.

A gennaio il primo dei tre corsi per Inshore Air Diver, a febbraio il primo di due corsi per Ots, a luglio per il primo livello Offshore

Subacquea industriale, al via la nuova programmazione Cedifop

Manos Kouvakis

Mentre il corso per Operator Tecnico Subacqueo si avvia verso la sua conclusione, prevista per il 10 dicembre prossimo, è in via di definizione il calendario dei corsi programmati per il 2022 nel settore della metalmeccanica subacquea.

A gennaio partirà il primo dei tre corsi programmati per il livello INSHORE AIR DIVER, che durerà 4 settimane, e rilascerà con certificazione di BUREAU VERITAS, il certificato di SALDATORE SUBACQUEO in accordo alla norma UNI EN ISO 15618-1; un secondo corso è programmato fra fine maggio e giugno, con le medesime finalità, mentre un terzo corso, che non prevede il rilascio del brevetto di saldatore subacqueo, ma solo la certificazione INSHORE, durerà soltanto tre settimane e sarà realizzato

fra giugno e luglio prossimo, ma riservato ad un gruppo di sommozzatori che ne hanno fatto specifica richiesta. Questi corsi per INSHORE DIVER completano la preparazione dei sommozzatori che hanno già una formazione base del tipo OTS (cioè valida per l'iscrizione presso una capitaneria di Porto in Italia, che abilita a svolgere attività in ambito portuale secondo il DM 13/01/1979), con quanto previsto dalla legge 07/2016 per l'iscrizione al primo livello del repertorio telematico della regione Sicilia e il rilascio della "Card del Commercial Diver Italiano" da parte dell'assessorato al Lavoro, con spendibilità in ambito Europeo. In base alla normativa vigente, a fine percorso formativo del livello INSHORE tutti gli allievi devono raggiungere una serie precisa di immersioni, con tempi di fondo e relative attività in acqua, indicati dalla

didattica dell'International Diving Schools Association (IDSA), così come è indicato dal decreto presidenziale n. 31 del 2018, che rappresenta il "regolamento" di questi percorsi formativi.

Nel mese di febbraio partirà il primo corso per OTS, della durata di circa 3,5 mesi, del 2022, mentre il secondo inizierà nel mese di settembre. Al corso di febbraio attualmente ci sono diversi iscritti dall'Italia e dall'estero, che si stanno preparando a iniziare il loro percorso come "Commercial divers".

Nel mese di luglio partirà anche il corso per il primo livello OFFSHORE (ad aria) detto anche TOP UP, che abilita alle immersioni extraportuali fino ai - 50 metri di profondità, di Basso fondale, in Surface con uso del basket e della campana aperta - attrezzature obbligatorie per

tutte le immersioni oltre i - 30 metri di profondità, che completa il livello INSHORE.

Mentre chi completerà il corso per OTS potrà richiedere l'iscrizione presso una Capitaneria di Porto per il rilascio del "libretto di ricognizione" che abilita ad operare in ambito portuale come OTS, chi consegnerà gli attestati di INSHORE e OFFSHORE avrà i requisiti per l'iscrizione nel "Repertorio Telematico" presso l'assessorato al Lavoro della Regione Sicilia visibile on line sul sito della Regione, e ricevere da parte della regione, la card nominativa corredata dei dati integrali di iscrizione, che ha una spendibilità in ambito Europeo, in base alla direttiva comunitaria 2005/36/CE, così com'è specificato sia nella legge 07/2016 che nel regolamento attuativo di questi percorsi. L'iscrizione al Repertorio Telematico

per le attività extraportuali, per i livelli INSHORE e OFFSHORE, successiva all'iscrizione presso una Capitaneria di Porto in qualità di OTS, costituisce, per il corretto e compiuto adempimento dei rispettivi obblighi gravanti su committenti ed imprese di lavori subacquei extraportuali, un importante requisito di idoneità ai fini della prevenzione dei rischi, per il pieno e corretto adempimento degli obblighi di cui al D.lgs. 81/2008, contro una vera e propria violazione, rispetto agli obblighi di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori del settore, perché solo così il datore di lavoro può impiegare esclusivamente "personale esperto", a completamento e naturale corollario del già sancito obbligo di seguire le regole di buona tecnica richiamate dall'articolo 72, comma 1, del decreto legge 1/2012.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gennaio/settembre 2021 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	5.466.869
MERCİ ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	195.401
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	195.401
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	0
MERCİ ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	90.120
Cereali	-----
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	90.120
Altre rinfuse	-----
MERCİ VARIE IN COLLI DI CUI:	5.181.348
Contenitori	109.724
Ro/ro	5.071.624
Altri	-----
NAVI	6.794
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	1.040.052
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	94.699
TRAGHETTI:	880.966
CROCIERISTI	64.387
HOME PORT:	8.938
TRANSITI:	55.449
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	10.399
N° CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	2.293
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	8.106
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



Bastia, Corsica, 1970 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Fincantieri presenta i dati del terzo trimestre: +331,1% nell'acquisizione di nuovi ordini

Cantiere navale verso il rilancio

Enzo Bruno

Taglio delle prime lamiere al Cantiere navale di Palermo per la costruzione di una nave anfibia LPD-Landing Platform Dock destinata al governo del Qatar. Fincantieri ha assegnato allo stabilimento palermitano la commessa che rientra nel più ampio contratto firmato nel 2016 con il ministero della Difesa del Qatar per la fornitura di sette unità di superficie di nuova generazione, con i relativi servizi di supporto, nell'ambito del programma di acquisizione di navi nazionali. L'unità militare, da 3.700 tonnellate e 150 metri di lunghezza, sarà realizzata in venti mesi.

«Il carico di lavoro che ci siamo assicurati ci consente di dare continuità occupazionale a tutti i nostri cantieri e alle nostre maestranze - aveva affermato l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono -. Gli investimenti realizzati e quelli in corso ci permettono anche una maggiore efficienza degli stabilimenti, che possono realizzare varie tipologie di navi. Per Palermo, inoltre, la dotazione di moderni bacini consentirà di offrire, unitamente alle comprovate competenze professionali, una capacità produttiva unica per le riparazioni, trasformazioni e refitting di tutti i mezzi navali».

La maxi nave qatariota non è l'unica novità. Fincantieri ha infatti previsto anche la costruzione di tronconi di navi da crociera, per un totale di 1.400.000 ore di lavoro di costruzione.



Intanto la società presenta i risultati di bilancio del terzo trimestre di quest'anno, che vedono i ricavi a quota 1,52 miliardi di euro, con un incremento del +30,5% sul corrispondente periodo del 2020, di cui 1,31 miliardi generati dal segmento della costruzione navale (+21,9%), inclusi 947 milioni dal ramo delle navi da crociera (+24,1%) e 351 milioni da quello delle navi militari (+12,9%), 93 milioni generati dal settore degli impianti offshore e delle navi speciali (+116,3%) e 283 milioni di euro dalla divisione Sistemi, componenti e servizi (+42,2%). Il gruppo ha registrato un EBITDA di circa 111 milioni di euro (+37,0%), con un apporto di segno positivo dalle attività di costruzione navale per 97 milioni rispetto ad un apporto di segno negativo per -48 milioni nel terzo trimestre del 2020, e apporti di segno positivo dalle divisioni Offshore e navi speciali (2 milioni rispetto a 1 nel terzo trimestre del 2020) e Sistemi, componenti e servizi (20 milioni rispetto a 13).

Nel periodo luglio-settembre del 2021 il valore dei nuovi ordini acquisiti dall'azienda ha segnato una netta ripresa del +331,1% attestandosi a 569 milioni di euro, di cui 286 milioni nel segmento

Shipbuilding (+581,0%), 208 milioni in quello Offshore e navi speciali (+845,5%) e 157 milioni nel segmento Sistemi, componenti e servizi (-0,6%). Nei primi nove mesi di quest'anno i ricavi complessivi sono stati pari a 4,77 miliardi di euro, con un rialzo del +35,0% sul corrispondente periodo del 2020, di cui 4,22 miliardi nel segmento Shipbuilding (+36,1%), inclusi 2,85 miliardi nel ramo delle navi da crociera (+25,7%) e 1,14 miliardi in quello delle navi militari (+36,2%), 1,14 miliardi nel segmento Offshore e navi speciali (+15,5%) e 764 milioni nel segmento Sistemi, componenti e servizi (+29,3%). L'EBITDA è stato pari a 330 milioni di euro (+65,0%).

Nel periodo gennaio-settembre del 2021 i nuovi ordini hanno totalizzato 2,32 miliardi di dollari (+25,2%), di cui 1,37 miliardi nel settore delle costruzioni navali (-2,8%), 382 milioni in quello degli impianti offshore e delle navi speciali (+105,4%) e 822 milioni per la divisione Sistemi, componenti e servizi (+71,3%).



SICILY PORT INFORMER

L'Avvisatore marittimo



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



Avvisatore Giuridico



Rimane primario l'interesse pubblico dello Stato ad assicurare la sicurezza della navigazione indipendentemente dalle leggi speciali

Pirateria anche nel caso di nave "sospetta"

Si tratta dell'ipotesi di un'imbarcazione fornita di armi che navighi senza essere munita delle carte di bordo

Ambra Drago

L'art. 1135 cod. nav. non definisce il luogo in cui tali atti devono essere commessi affinché possa configurarsi il reato di pirateria; ne consegue che la norma in esame qualifica come atti di pirateria i comportamenti sia quando essi siano commessi in alto mare, sia quando essi vengano consumati nelle acque territoriali. Sempre alla pirateria si riferisce, ancorché in via del tutto distinta, la norma successiva di cui all'art. 1136 che prevede la fattispecie della "Nave sospetta di pirateria" ovvero la nave fornita di armi che navighi senza essere munita delle carte di bordo. Così, infatti, si esprime la norma: "Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni".

Questa ultima fattispecie rappresenta una sorta di anticipazione della soglia di punibilità (cc.dd. reati di sospetto) che mira a prevenire la lesività del fatto. Si parla anche di pirateria presunta, in quanto la presupposizione della finalità piratesca è insita nell'abusivo possesso di armi unitamente al mancato possesso dei documenti di bordo senza la necessità che la nave abbia già fatto abbordaggio di altra nave. Pertanto, esso viene delineato come reato di pericolo. La punibilità dei responsabili è, comunque, subordinata alla circostanza che la nave sia stata destinata alla pirateria, indipendentemente dal fatto che siano stati commessi o meno atti di pirateria. È evidente che per la punibilità del



reato di pirateria presunta, è sempre necessario che il giudice abbia completa e fondata convinzione della destinazione della nave alla pirateria e non a scopi diversi, deve trarre la convinzione che i soggetti incriminati, sebbene non abbiano ancora commesso atti di violenza o deprezzazione, neppure come tentativo, abbiano comunque messo in opera un'attività specificamente preparatoria. La fattispecie criminosa, rientra in quelle ipotesi eccezionali, in cui, in relazione a reati di estrema gravità, il legislatore ha deciso di reprimere e punire anche i meri atti preparatori, sebbene ad essi non abbia fatto seguito neppure un inizio di attività esecutiva: si tratta dei reati di attentato, come viene puntualmente osservato in dottrina. Ad esempio, qualora la nave sia stata fornita abusivamente di armi ma per scopi delittuosi diversi dalla pirateria (contrabbando, forniture illegittime a belligeranti, a rivoltosi), in tal caso essa non potrà essere con-

siderata destinata alla pirateria e quindi in presenza delle suddette condizioni, i soggetti responsabili saranno punibili a titolo diverso stando alla collocazione sistematica del reato nell'ambito dell'elencazione dei delitti previsti dal codice della navigazione lo scopo delle norme citate è quello di proteggere il patrimonio del proprietario della nave e degli aventi diritto alla riconsegna del carico, per atti di pirateria ovunque e da chiunque commessi, in deroga al principio della territorialità.

Tale collocazione risulta più inadeguata, perché in realtà rimane primario l'interesse pubblico dello Stato ad assicurare la sicurezza della navigazione. E ciò spiegherebbe il fatto come la legge italiana, trovi applicazione nei confronti, indistintamente, di tutti coloro che delinquono sia nel territorio sia all'estero.

9 - continua
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Contratto di viaggio turistico

Corte di Cassazione
Sez. 3, Sentenza n. 22619 del 11/12/2012
Presidente: Segreto A. Estensore: Scarano L.A. Relatore: Scarano L.A. P.M. Basile T. (Diff.)
Chiappafreddo (Rossi ed altro) contro Mistral Tour Internazionale S.r.l. (Roma)
(Cassa con rinvio, App. Perugia, 22/12/2009)

VIAGGIO TURISTICO - IN GENERE - Pacchetto turistico - Responsabilità del venditore e del "tour operator" per fatto di terzi dei quali egli si sia avvalso - Fondamento - Fattispecie.

Decreto Legis. 23/05/2011 num. 79 art. 43
Cod. Civ. art. 1176
Cod. Civ. art. 1218
Cod. Civ. art. 2049
Cod. Civ. art. 2697

TRASPORTI - CONTRATTO DI



Sia il venditore che l'organizzatore di viaggi turistici "tutto compreso" rispondono del danno patito dal viaggiatore, in conseguenza del fatto illecito del terzo della cui opera si siano avvalsi, non a titolo di colpa "in eligendo" o "in vigilando", ma in virtù della sola assunzione legale del rischio per i

danni che possano accadere al viaggiatore. (In virtù di tale principio, la S.C. ha cassato la decisione di merito, la quale aveva escluso la responsabilità del "tour operator" per i danni patiti da un viaggiatore durante un trasferimento in taxi, offerto dall'organizzatore di viaggio, dall'aeroporto all'albergo).

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

Bologna S.R.L.
DISTRIBUZIONE MATERIALE ELETTRICO
L'azienda che illumina le vostre idee

FILIALE
Via Goethe 66, 90138 - PALERMO
TEL: 091 7786230 - fax: 091 7786231

SEDE LEGALE/AMMINISTRATIVA
Via G. Campisi 15/21, 90124 - PALERMO
TEL: 091 444709 - fax: 091 6484300

FILIALE
Viale Pagano 19/21, 90134 - PALERMO
TEL: 091 7786272

FILIALE
Via Ausonia 105, 90137 - PALERMO
TEL: 091 7657590 - fax: 091 7657591

FILIALE
Via Pietro Galati 110, 91011 - ALCAMO
TEL: 0924 040203 - fax: 0924 040231

FILIALE
Viale Regione Siciliana 3422
90121 - PALERMO

FILIALE
Via G. Bartolozzi, 90142 - PALERMO
TEL: 091 6379811

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.D.I.F.O.P.
Corsi di formazione O.T.S.

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

Assessorato regionale al Lavoro

Telefoni
3383756051
3387386977
091426935