



L'Avvisatore

1 dicembre 2022

marittimo

EURO
OMPIGGIO



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



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Per il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ci vorranno due anni per l'inizio dei lavori: "Chiederemo il co-finanziamento Ue"

Ponte sullo Stretto, ennesima ripartenza

Il governo Meloni ha deciso di riattivare la "Stretto di Messina spa" che era in liquidazione dal 2013

Port Authority

La caserma dei vigili sarà ristrutturata



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Ponte sullo Stretto, ennesima ripartenza del progetto con la riattivazione della società "Stretto di Messina Spa", costituita nel 1981 e in liquidazione dal 2013. Il ministro Salvini ha anche dettato i tempi: due anni per l'inizio dei lavori. "Chiederò a Bruxelles che questo progetto abbia un co-finanziamento europeo - annuncia - questo è il governo che ha l'ambizione di posare la prima pietra". Già il precedente esecutivo a guida Mario Draghi aveva rispolverato uno studio di fattibilità del ponte. A più campate, rispetto all'ultimo progetto di Eurolink di un'infrastruttura da 3,3 chilometri a campata unica. A vincere l'incarico è stata Rfi, con l'impegno a coprire

spese per 50 milioni di euro fino al 2023. La società del "Ponte sullo Stretto" non ha certo lavorato gratis. Solo l'anno scorso ha speso 214mila euro per i salari del personale distaccato "per la gestione delle operazioni liquidatorie", dato che di dipendenti propri non ne ha più. A questi vanno aggiunti 100mila euro di emolumenti al commissario, Vincenzo Fortunato, avvocato cassazionista, già capo di gabinetto del ministro dell'Economia e delle Finanze; 20mila per il collegio sindacale; 13mila per la società di revisione, Ernst & Young. Poi ci sono quasi 50mila euro tra altri costi e fatture di professionisti e 55mila di spese dei difensori legali.

a pagina 3



Dossier del Centro Studi Fedespedit: registrata una crescita complessiva dell'1,3%

Risultati in salita per i 13 terminal container italiani Nel 2021 in aumento teu movimentati, fatturato e utili

Sebastiano D'Agostino

Lo scorso anno i 13 terminal container italiani hanno movimentato complessivamente 8,88 milioni di teu - quasi il 79% del totale italiano (11,30 milioni di teu) - su una superficie totale di 5,121 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 92 gru da banchina. Rispetto al 2020, hanno registrato una crescita com-



plexiva del +1,3% in termini di teu movimentati. E' quanto emerge dal dossier elaborato dal Centro Studi di Fedespedit, documento che ha lo scopo di valutare le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani. L'analisi di quest'anno fotografa l'andamento di 13 terminal italiani nell'anno 2021.

a pagina 2

Le rilevazioni 2022 dell'osservatorio "Gino Marchet"

Logistica, si chiude un anno positivo ma con un futuro denso di ombre

Giacomo D'Orsa

Grimaldi Lines
Capodanno a bordo con mini-crociere in Sicilia e Spagna

Salvo Vaglica a pag. 2

Risultati positivi anche nel 2022 per la logistica italiana, nonostante il deteriorarsi del quadro geopolitico ed economico mondiale, ma con un futuro denso di ombre. Lo afferma la rilevazione annuale dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano.

a pagina 5

Il piano è stato approvato dal Tribunale di Milano

Moby-Cin, sì al concordato

Marco Di Giovanni

Il Tribunale di Milano ha omologato il piano di concordato preventivo presentato da Moby-Cin, rigettando la proposta di opposizione presentata da Grimaldi Euromed Spa che aveva chiesto danni per 147 milioni di euro, sostenendo anche presunte violazioni delle norme antitrust da parte della società che fa capo alla famiglia Onorato.

a pagina 5

L'Avvisatore
Marittimo

È ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

L'allarme lanciato da Feport all'Ue: le nuove norme potrebbero danneggiare la competitività

Decarbonizzazione, porti europei a rischio

Michelangelo Milazzo

La federazione dei terminalisti portuali privati europei (Feport), ha nuovamente invitato l'Ue a definire norme sulla decarbonizzazione delle attività economiche, incluse quelle - come la come FuelEU Maritime e la revisione dell'EU ETS - proposte per ridurre l'impatto del trasporto marittimo sull'ambiente, che

non compromettano la competitività dei porti europei. In particolare il timore di Feport, già condiviso dall'associazione dei porti europei Espo, è che l'ambito geografico di questi atti legislativi, limitandosi all'Unione Europea, possa danneggiare la posizione competitiva dei terminal portuali dell'Ue.



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, derizzaggio 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

CONTRATTORE 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

Assiterminal e C.I.S.Co. avviano un'indagine sulla "maturità digitale" delle aziende terminalistiche e delle imprese portuali

Terminal container, crescono attività e fatturato

Dossier del Centro Studi Fedespedi: nel 2021 registrato un +1,3% di teu movimentati e un +70,9% di utili

Sebastiano D'Agostino

Lo scorso anno i 13 terminal container italiani hanno movimentato complessivamente 8,88 milioni di teu - quasi il 79% del totale italiano (11,30 milioni di teu) - su una superficie totale di 5,121 milioni di metri quadrati e avvalendosi di 92 gru da banchina. Rispetto al 2020, hanno registrato una crescita complessiva del +1,3% in termini di teu movimentati. E' quanto emerge dal dossier "I Terminal container in Italia: un'analisi economico-finanziaria", elaborato dal Centro Studi di Fedespedi, documento che ha lo scopo di valutare le performance economico-finanziarie delle società di gestione dei principali terminal italiani, settore che ha un ruolo sempre più cruciale nel sistema portuale italiano e internazionale. L'analisi di quest'anno fotografa l'andamento di 13 terminal italiani nell'anno 2021. Le migliori performance, in termini percentuali, sono state realizzate dai terminal di La Spezia - Terminal del Golfo (+21,2%), e La Spezia Container Terminal (+16,9%) - e dal Terminal Container di Ravenna (+11,9%). Crescita più contenuta a Genova, primo porto container a livello nazionale, che registra +6,4% al Sech (Terminal Contenitori Porto di Genova) e +4,9% a Pra' (PSA Genova Pra'). In flessione, invece, le movimentazioni a Salerno (-18,3%), Venezia (-14,2%) e



Civitavecchia (-10,3%).

Per quanto riguarda, invece, le performance economico-finanziarie, le società terminalistiche hanno giovato della ripresa dell'economia e dei traffici registrati nel 2021: i terminal hanno realizzato nel complesso un fatturato di 768,3 milioni di euro con un valore aggiunto di 430 milioni di euro e un risultato finale di 94,9 milioni di euro. Rispetto al 2020 (679,2 milioni di euro) il fatturato complessivo è aumentato del +13,1%. Tutte le società hanno chiuso positivamente il bilancio con utili in calo solo ad Ancona, Civitavecchia e Salerno (nel complessivo

gli utili sono cresciuti del +70,9%). I risultati migliori in termini fatturato seguono i risultati delle performance operative (teu movimentati): La Spezia registra al Terminal del Golfo +35,1% e a La Spezia Container Terminal +23,4%. Risultati negativi, invece, ad Ancona (-5,2%) e Venezia (-7,7%).

Intanto l'Associazione Italiana Port & Terminal Operatori (Assiterminal), assieme al Centro Internazionale Studi Containers (C.I.S.Co.), ha avviato una valutazione sulla maturità digitale delle aziende terminalistiche e delle imprese portuali con l'obiettivo di

avere un primo chiaro quadro di riferimento della situazione e dei progetti di adeguamento e evoluzione digitale che il settore deve sviluppare in un'ottica di interoperabilità. I primi risultati dell'analisi sono stati presentati nelle scorse settimane nel corso della Naples Shipping Week.

Il direttore di Assiterminal, Alessandro Ferrari, ha reso noto che adesso sarà avviata una seconda fase che consisterà in un'analisi approfondita, one to one, con tutte le aziende per verificare le necessità concrete sia in termini di digitalizzazione che di sostenibilità operativa. Ieri Assiterminal e C.I.S.Co.

hanno presentato il progetto nel corso di una riunione alla presenza di una quarantina di manager delle aziende del settore.

Ferrari ha specificato che i risultati della valutazione consentiranno di avere un chiaro quadro di riferimento sulla base del quale accentuare il dialogo con il governo e le istituzioni per lo sviluppo della capacità attrattiva e connettiva dei terminal all'interno dei contesti portuali nazionali che si dovranno evolvere in modo uniforme a loro volta anche nel dialogo con le altre amministrazioni, per aumentare la capacità operativa sia dal punto di vista degli equipaggiamenti che degli operatori. Sempre in tema di terminal container, il gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC), presente in Italia nel segmento dei container oltre che con i propri servizi marittimi e logistici anche con terminal per contenitori nei porti di Genova e Gioia Tauro, consoliderà la propria rete terminalistica nazionale, che fa capo alla filiale Terminal Investment Limited (TIL), acquisendo il controllo della società Trieste Marine Terminal (TMT) che gestisce il container terminal al Molo VII del porto di Trieste. TIL, infatti, che già possiede il 50% del capitale di TMT, acquisirà una ulteriore quota del 30% lasciando al partner T.O. Delta della famiglia Maneschi il restante 20% della società.

Sempre più limitati gli ambiti del ministero del Mare

Governo Meloni, le competenze sui porti affidate al viceministro Edoardo Rixi

Michele D'Amico

Dopo che il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, è riuscito a tenere saldamente nelle sue mani le competenze sul trasporto marittimo, porti compresi, il 16 novembre 2022 ha annunciato che affiderà a suo viceministro Edoardo Rixi le relative deleghe. Lo ha fatto a Monfalcone a margine della consegna della nave da crociera Msc Seaspacer da parte di Fincantieri: "Rixi è uomo di mare da genovese e ha le idee chiare", ha detto. Salvini ha anche annunciato che il 5 dicembre andrà a Bruxelles per la riunione dei ministri dei Trasporti dell'Unione.

A questo punto resta poco di liquido al ministero del Mare presieduto da Nello Musumeci, che durante il Consiglio dei Ministri del 10 novembre si è visto sfilare il Sud, andato al ministro per gli Affari Europei, Raffaele Fitto (che quindi gestirà i relativi fondi del Pnr e della coesione europea), ottenendo in cambio la Protezione Civile. Del Mare, Musumeci ha perso anche la pesca, rimasta al ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida.

Prima, Musumeci ha visto sfumare

il coordinamento delle politiche sul mare, passate il 4 novembre al nuovo Comitato interministeriale appositamente costituito presso la Presidenza del Consiglio. Vi partecipa anche il ministro del Mare, ma insieme a una ricca compagine a geometria variabile che potrà comprendere altri ministri, rappresentanti di enti locali e pubblici e associazioni di categoria.

Alla fine, Musumeci potrebbe ottenere la competenza sugli stabilimenti balneari, che in realtà è più un problema che un'opportunità, perché da un lato l'Unione Europea impone all'Italia di liberalizzare le loro concessioni e dall'altro la coalizione di Governo vuole mantenere l'attuale stato. Non a caso è una questione rinviata da tutti i Governi e che presto cozzerà contro la sentenza del Consiglio di Stato che ha stabilito il termine ultimo per le gare nel 2024. In teoria dovrebbe occuparsene la ministra del Turismo, Daniela Santanchè, che però ha un conflitto di competenze, essendo socia del Twiga, un locale con annesso stabilimento balneare a Forte dei Marmi.

In Sicilia con la Cruise Ausonia, in Spagna la compagnia schiera la Cruise Roma

Grimaldi Lines, Capodanno a bordo

Dal 29 dicembre al 3 gennaio le mini-crociere per Palermo e Barcellona

Salvo Vaglica

Capodanno a Barcellona e Palermo con Grimaldi Lines Tour Operator. L'appuntamento è dal 29 dicembre al 3 gennaio con i festeggiamenti a bordo dell'ammiraglia Cruise Roma e nella metropoli catalana con partenze da Civitavecchia e Porto Torres. Il tema di questa edizione sarà "Legend": un viaggio attraverso le leggende della musica, del cinema, dello sport, con personaggi che hanno assunto un ruolo di rilievo nella cultura popolare e che hanno influenzato l'ultimo secolo.

La vacanza culminerà nella notte di San Silvestro, quando verrà organizzata la Grande Fiesta con brindisi di Capodanno. Durante la sosta della nave nel porto di Barcellona, dalla sera del 30 dicembre alla sera del 2 gennaio, ci sarà tutto il tempo per scoprire la città. I bambini fino a 3 anni non compiuti viaggiano gratis, mentre tra i 3 e i 12 anni non compiuti viene applicato uno sconto alla quota base relativa a qualsiasi tipologia di sistemazione prescelta. Le quote base vanno da 399 euro a persona per chi parte da Civitavecchia, e 359 euro per chi parte da Porto Torres; queste tariffe base prevedono la sistemazione in cabina quadrupla in-



terna, va aggiunta la quota di iscrizione obbligatoria di 15 euro.

Stesse date per la proposta su Palermo. La Sicilia si raggiunge comodamente con una notte di viaggio da Napoli a Palermo a bordo della nave Cruise Ausonia, dotata di comode cabine interne, esterne e superior e di diversi servizi a disposizione dei passeggeri: self-service per un pasto veloce, ristorante à la carte dove assaggiare in totale relax le specialità degli chef di bordo, caffetteria per uno snack e un drink e area giochi per gli ospiti più piccoli. La vacanza prosegue con il soggiorno a Palermo presso l'accogliente Hotel San Paolo Palace di categoria 4 stelle. Grande protagonista di questa proposta è la magia

del capoluogo siciliano, con le sue mille sfumature che esprimono le tante dominazioni che si sono succedute nei secoli.

La quota di partecipazione al viaggio è di 249 euro a persona, con sistemazione in cabina doppia interna e camera doppia standard in hotel. La quota comprende: viaggio a/r da Napoli a Palermo, diritti fissi, soggiorno di 3 notti presso l'Hotel San Paolo Palace con trattamento di pernottamento e prima colazione, assicurazione per assistenza medica/infortunio e per annullamento viaggio. Sono previste riduzioni per terzo letto adulto o bambino e supplemento per l'imbarco dell'auto al seguito.



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 liquidi delle Unità in transito porto di Trapani con mezzi e attrezzature all'avanguardia. Associata ad Ansep Unitam Associazione Nazio-

nale Servizi Ecologici Portuali a tutela dell'ambiente marino.

Soluzioni Servizi Ambientali srl
Via Pantelleria, 102/A - Trapani
Tel. 0923.563513
soluzioniserviziambientali@gmail.com
Autoparco e logistica:
Via Marsala, 377 - Trapani
Tel. 0923.1986004
soluzioniprocedure@gmail.com

Per il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ci vorranno due anni per l'inizio dei lavori: "Chiederemo il co-finanziamento Ue"

Per il ponte sullo Stretto si riparte da tre

Il governo Meloni ha deciso di riattivare la "Stretto di Messina spa" che era in liquidazione dal 2013

Alessia Spataro

Ponte sullo Stretto, ennesima ripartenza del progetto con la riattivazione della società "Stretto di Messina Spa", costituita nel 1981 e in liquidazione dal 2013. Lo ha reso noto il ministero dell'Economia e delle Finanze. Il governo Meloni ci crede e dopo il vertice con i presidenti delle Regioni Sicilia e Calabria, Schifani e Occhiuto, il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini ha portato in Consiglio dei Ministri il primo atto ufficiale per ridare slancio al ponte sullo Stretto, uno dei cavalli di battaglia elettorali del centrodestra. Salvini ha anche dettato i tempi: due anni per l'inizio dei lavori. "Chiederò a Bruxelles che questo progetto abbia un co-finanziamento europeo - annuncia - questo è il governo che ha l'ambizione di posare la prima pietra".

Già il precedente esecutivo a guida Mario Draghi aveva rispolverato uno studio di fattibilità del ponte. A più campate, rispetto all'ultimo progetto di Eurolink di un'infrastruttura da 3,3 chilometri a campata unica. A vincere l'incarico è stata Rfi, con l'impegno a coprire spese per 50 milioni di euro fino al 2023.

La società del "Ponte sullo Stretto" non ha certo lavorato gratis. Solo l'anno scorso ha speso 214mila euro per i salari del personale distaccato "per la gestione delle operazioni liquidatorie", dato che di dipendenti propri non ne ha più. A questi vanno aggiunti 100mila



euro di emolumenti al commissario, Vincenzo Fortunato, avvocato cassazionista, già capo di gabinetto del ministero dell'Economia e delle Finanze; 20mila per il collegio sindacale; 13mila per la società di revisione, Ernst & Young. Poi ci sono quasi 50mila euro tra altri costi e fatture di professionisti e 55mila di spese dei difensori legali.

Controllata all'81,84% da Anas (oggi parte di Ferrovie dello Stato), nella cui galassia approda nel 2007, e partecipata da Rete ferroviaria italiana (Rfi), Regione Calabria e Sicilia, la società del ponte sullo Stretto viene chiusa dall'allora presidente del Consiglio, Mario Monti. La liquidazione, che si sarebbe dovuta completare nel 2014, "entro un

anno dalla nomina del commissario liquidatore", come scrive la Corte dei conti in una relazione del 2018, si trascina invece da anni. Secondo la società, perché prima vanno chiusi i contenziosi legali in cui è coinvolta.

Il principale è quello contro il consorzio incaricato della realizzazione del ponte, Eurolink, capitanato dalla società di costruzioni Impregilo e composto da altri operatori del settore (come le italiane Condotte, Cmc e Acì, più la spagnola Sacyr e la giapponese Ishikawajima-Harima), che reclama dalla Stretto di Messina spa, dal ministero dei Trasporti e presidenza del Consiglio danni per 700 milioni di euro. Altri 90 ne pretendono i progetti

di Parsons, colosso americano dell'ingegneria civile. Dal 2014, la vicenda giudiziaria si trascina fino al 2022, con l'annuncio di "precisazioni alle conclusioni" da parte dei giudici del Tribunale di Roma.

Se la società ha chiuso almeno due ricorsi per espropri di terreni (in un caso pagando 216mila euro di risarcimento e nell'altro incassandone 20mila a fronte dei 200mila richiesti) resta aperto il braccio di ferro con lo Stato. Già, perché la spa pubblica ritiene di dover ricevere 325 milioni per indenizzarla della revoca della concessione e dei lavori già effettuati.

Di contro, i ministeri dei Trasporti e del Tesoro, dove peraltro per anni è stato

di casa il commissario Fortunato, replicano che gli eventuali risarcimenti sarebbero "una mera duplicazione di costi con ulteriore aggravio sui saldi di finanza pubblica". Il risultato dello stallo? Nel 2021 la società dello Stretto ha risposto a Palazzo Chigi, Tesoro e ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (Mims) tal quale il ripieggo dei costi del 2013.

Per la Corte dei conti "la rapida chiusura della società si impone come necessaria anche per l'estinzione del contenzioso avanzato dalla società nei confronti delle amministrazioni statali, contrario ai principi di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell'agire amministrativo e per porre fine ai gravosi oneri finanziari per il mantenimento della struttura, considerata l'assenza di attività, se non quella di resistenza in giudizio, affidata, peraltro, ad avvocati esterni. In tal senso, l'abbandono dei costi di un ulteriore 20 per cento previsto per l'esercizio in corso appare misura doverosa ma del tutto insufficiente".

Nel tempo la società, complice anche la riduzione delle attività, ha abbassato anche i suoi costi. Dai 759mila del 2019 siamo passati ai 451mila del 2021. Ma nell'ultimo bilancio la società del ponte sullo Stretto ha accumulato debiti per 24,8 milioni e secondo la revisione di Ernst & Young, non si può "escludere che il commissario liquidatore possa richiedere agli azionisti di effettuare ulteriori versamenti per il pagamento dei debiti sociali".

Le rilevazioni del World Container Index diffuse da Drewry: le perdite maggiori si sono registrate sulle principali rotte tra Cina ed Europa

Gianni De Bono

Prosegue la discesa dei noli per il trasporto marittimo dei container, che se non s'interromperà li porterà presto al livello di un anno fa. La rilevazione settimanale del World Container Index diffusa da Drewry il 17 novembre 2022 mostrava infatti che l'indice composito, che comprende tutte le rotte rilevate, è sceso in una settimana del 7% e nell'ultimo anno del 72%. Ma se consideriamo le due principali rotte tra la Cina e l'Europa, la perdita è superiore. Il nolo medio tra Shanghai e Rotterdam è calato infatti in una sola settimana del 14%, scendendo così sotto la soglia dei 3000 dollari per container da 40 piedi (2687 dollari).

Trasporto marittimo dei container, noli ancora in calo

Nell'ultimo anno le tariffe medie sono crollate del 72%

Più contenuto, in percentuale, è il calo tra Shanghai e Genova, pari al 3%. In questo caso, il valore medio resta ancora sopra i 3000 dollari (3404 dollari). Nei due casi, la percentuale di riduzione nell'ultimo anno è, rispettivamente, dell'80% e del 73%. Drewry nota che questa è la trentottesima settimana consecutiva di discesa dei noli, aggiungendo che questa ultima rilevazione "è inferiore del 31% rispetto alla media quinquennale di 3764 dollari, indicando

un ritorno a prezzi più normali, ma rimane superiore dell'82% rispetto alla tariffa media del 2019 (pre-pandemia), che era di 1420 dollari".

È interessante notare che la discesa dei noli sta diventando più ripida della loro crescita, indicando due fattori. Il primo riguarda l'andamento macroeconomico e, in particolare, quello delle produzioni, che evidentemente sta scendendo più velocemente di quanto crebbe subito dopo la prima emergenza

pandemica. Il secondo riguarda il mondo del trasporto e mostra che il potere sta passando dai vettori (che lo hanno mantenuto fino a quando la domanda di stiva era superiore all'offerta) ai caricatori.

Ora gli analisti cercano di determinare quando si ritornerà alla "normalità". Ma quale è il parametro di "normalità" in un mercato che in pochi anni è passato da un nolo medio tra Cina ed Europa poco superiore ai mille

dollari per container a uno che ha sfiorato i 14mila dollari? Il sospetto è che quello di normalità sia un parametro che non si possa più applicare al trasporto marittimo dei container.

Sul tema interviene Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina & C. "In due mesi i costi dei noli marittimi per il trasporto container non dico che sono tornati a livello pre-Covid (restano ancora fra le due volte e due e mezza superiori) ma si sono più che dimezzati rispetto al picco in molte rotte e in alcune sono diminuiti anche del 70%", ha affermato a margine del convegno della sezione Logistica, trasporti e spedizioni di Animp, l'Associazione nazionale di impiantistica industriale, che si è svolto a Genova.



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




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 23 - 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

LIBIA			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

NORD EUROPA			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

AFRICA ORIENTALE			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

SUD AFRICA			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

NORD AMERICA			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

SUD AMERICA			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

SUBCONTINENTE INDIANO			
3 DICEMBRE	MSC ESHA YY1095R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
10 DICEMBRE	MSC ESHA YY1096R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
17 DICEMBRE	MSC ESHA YY1097R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)
24 DICEMBRE	MSC ESHA YY1098R	(Msc SICILIA SRL	091/7812811)

TUNISIA DA PALERMO PER LA GOULETTE			
TUTTI I SABATO M/N EXCELLENT (GRANDI NAVI VELOCI)			
1 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
3 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
8 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
10 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
15 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
17 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
22 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	
24 DICEMBRE	ZEUS PALACE	(GRIMALDI GROUP)	

TURCHIA DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK			
3 DICEMBRE	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)	
4 DICEMBRE	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)	
7 DICEMBRE	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)	
10 DICEMBRE	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)	
11 DICEMBRE	GRANDE ELLADE	(GRIMALDI GROUP)	

GIORNO	SCALO	PARTENZA
lunedì martedì mercoledì venerdì	Milazzo	06.30 21.00
	Vulcano	08.30 23.00
	Lipari	09.05 23.35
	Salina	11.30 00.50
	Lipari	12.35 01.55
Vulcano	13.00 02.30	
GIORNO	SCALO	ARRIVO
lunedì martedì mercoledì venerdì	Vulcano	08.20 22.50
	Lipari	08.55 23.25
	Salina	10.00 00.30
	Lipari	12.25 01.45
	Vulcano	12.50 02.20
Milazzo	14.50 04.20	
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	08.00	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines		Tunisi	07.00	Salerno	10.00	Grimaldi Group	
	Ustica	16.30	Ustica	07.15	Siremar		Ustica	08.30	Ustica	15.30	A.fo Liberty Lines	
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines		Napoli	09.30	Napoli	19.00	Grandi Navi Veloci	
	Genova	sosta	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines	
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	
	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	
	MARTEDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00		Grandi Navi Veloci	SABATO	Genova	03.00	Genova	06.00
Napoli		06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Napoli	06.30		Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	
Ustica		07.00	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	Napoli	06.45		Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	
Ustica		08.30	Ustica	07.15	Siremar	Ustica	08.30		Ustica	15.30	A.fo Liberty Lines	
Livorno		14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Ustica	08.30		Ustica	15.00	Grandi N. Veloci	
Ustica		17.30	Ustica	08.30	Siremar	Ustica	08.30		Ustica	15.00	Grandi N. Veloci	
Genova		18.00	Malta	22.45	Grandi Navi Veloci	Ustica	16.30		Ustica	07.00	C.no Liberty Lines	
Genova		19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	17.30		Ustica	08.30	Siremar	
Napoli		19.30	Napoli	23.59	Grandi Navi Veloci	Genova	19.00		Genova	23.59	Grandi N. Veloci	
MERCOLEDI'		Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	DOMENICA		Cagliari	05.00	Cagliari	09.00
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Napoli		06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	Napoli		06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	
	Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Ustica		08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines	Tunisi		12.00	C/Veochia	18.00	Grandi Navi Veloci	
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	Tunisi		15.30	Salerno	20.00	Grimaldi Group	
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Livorno		16.00	part. lunedì	sosta	Grimaldi Group	
	GIOVEDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines
		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar
		Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines		Genova	19.00	part. lunedì	sosta	Grandi Navi Veloci
Malta		10.00	Genova	14.30	Grandi Navi Veloci							
Livorno		14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group							
Ustica		16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines							
Ustica		17.30	Ustica	08.30	Siremar							
Genova		18.30	Malta	23.15	Grandi Navi Veloci							
Genova		19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci							

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 dicembre 2022

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,0325
Yen giapponese	145,75
Corona danese	7,4370
Corona svedese	10,8933
Lira sterlina	0,86369
Corona norvegese	10,3659
Corona ceca	24,356
Fiorino ungherese	405,75
Zloty polacco	4,7033
Franco svizzero	0,9795
\$ canadese	1,3856
\$ australiano	1,5522
\$ neozelandese	1,6718
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	19,2316
Dollaro di Singapore	1,4295
\$ Hong Kong	8,0708

Sul settore pesano i costi dei carburanti ma soprattutto quelli dell'energia elettrica, più che raddoppiata negli ultimi mesi (+117%)

Ancora un anno positivo per la logistica italiana

Il report dell'osservatorio "Gino Marchet": nel 2022 un fatturato di 92 miliardi di euro, +2,8% rispetto al 2021

Giacomo D'Orsa

Risultati positivi anche nel 2022 per la logistica italiana, nonostante il deteriorarsi del quadro geopolitico ed economico mondiale, ma con un futuro denso di ombre. Lo afferma la rilevazione annuale dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano. Quest'anno la logistica in conto terzi italiana ha fatturato almeno 92 miliardi di euro, con un incremento del 2,8% rispetto al 2021 (quando la crescita fu però maggiore, del 4,7%). L'Osservatorio precisa però che se consideriamo l'inflazione, il fatturato in termini reali è diminuito dal 2021 al 2022 del 5,2%. Oltre al fatturato, sta crescendo anche il tasso di terziarizzazione della logistica. In questo caso, il dato più recente riguarda il 2020, quando il fatturato diretto ai soli clienti ha raggiunto i 50,7 miliardi di euro, ossia il 43,6% del totale italiano (116,4 miliardi). Procede anche l'aggregazione delle imprese, passate a 84.500, ossia 30mila meno rispetto al 2009. Ma questo ridimensionamento riguarda soprattutto l'autotrasporto e sta causando una carenza di capacità di trasporto. La relazione dell'Osservatorio mette in evidenza anche i principali problemi che la logistica sta affrontando. Innanzitutto c'è quello della carenza di risorse in quasi tutte le voci: oltre citato autotrasporto, anche nello spazio di stoccaggio e nella stiva di aerei e navi. Manca pure personale specializzato, sia al volante dei camion, sia nei magazzini.



Restano ancora rallentamenti nella supply chain internazionale, mentre i costi (soprattutto quelli dell'energia e dei carburanti) hanno subito un'impennata, aumentando quelli delle filiere. Sui costi, l'Osservatorio sottolinea che dopo i forti aumenti del 2021 (gasolio +13%, elettricità +13,5%, locazione dei magazzini +3%, lavoro +1,5%), nei primi mesi del 2022 si registra una vera emergenza, con l'energia elettrica più che raddoppiata (+117%). Aumenta anche il costo del trasporto rilevato dal Transport Index dell'Osservatorio, con picchi a luglio (+9,2%), giugno (+8,7%) e marzo (+5,1%) rispetto a gennaio. Ciò vale per i contratti, mentre i viaggi spot hanno subito aumenti superiori. Ma forse più importanti degli aspetti quantitativi sono quelli qualitativi. "Nel 2022 i forti cambiamenti del settore si sono accentuati, accompagnandosi ad

una vera e propria scarsità di capacità operativa", spiega Marco Melacini, responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics. "Per uscire da questa situazione - aggiunge - occorrono proprio le capacità, in questo caso intangibili, dei manager, chiamati a trovare nuovi equilibri, nella valutazione degli investimenti necessari a introdurre soluzioni di Logistica 4.0 o di efficienza energetica, nella trasformazione dei processi e dei network logistici, nel potenziamento della collaborazione fra gli attori della filiera. Il mondo della logistica è consapevole delle difficoltà, che saranno uno stimolo ulteriore per investimenti e ottimizzazione dei processi. Ma le aziende non devono essere lasciate sole: i loro sforzi vanno affiancati da normative e incentivi a supporto della trasformazione, come è stato fatto in passato per il piano Transizione 4.0".

Le rilevazioni si concluderanno il prossimo 28 luglio

Nuove misure per trasporti e logistica L'Art avvierà un'indagine conoscitiva

nostro servizio

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha deciso di avviare un'indagine conoscitiva sui settori dell'autotrasporto e della logistica con lo scopo di valutare l'opportunità di adottare nuove misure di regolazione e/o l'adozione di altri strumenti previsti dalla normativa da parte dell'autorità negli ambiti di sua competenza. L'ART ha specificato che l'indagine, che avrà termine il prossimo 28 luglio, ha l'obiettivo di acquisire elementi informativi sulle tematiche, tra le altre, dell'accesso di nuove imprese al mercato con autoveicoli dotati di trazione a basso inquinamento; della regolamentazione del carico/scarico dei veicoli da parte dei conducenti con particolare riferimento ai centri urbani; delle attese improduttive in corrispondenza di porti, scali ferroviari e interporti; delle criticità dell'attuale normativa sui trasporti in subvezione; dell'efficacia ed efficienza dell'attuale sistema concernente la determinazione delle tariffe

minime dell'autotrasporto; dei requisiti delle pertinenze di servizio relativi alle infrastrutture autostradali per esigenze di sicurezza della circolazione stradale. Tra le considerazioni che hanno indotto l'ART a deliberare l'avvio dell'indagine, l'Autorità ha rilevato che «l'attuale assetto normativo che interessa l'autotrasporto e la logistica presuppone una regolazione di settore, non solo economica, che assicuri misure volte a efficientare ulteriormente i cosiddetti nodi infrastrutturali, cioè i porti, i retroporti, le strade, con l'obiettivo di eliminare le barriere all'ingresso dei singoli mercati, di garantire parità di accesso degli operatori economici alle stesse infrastrutture, di definire criteri per la determinazione di tariffe e pedaggi per l'uso delle infrastrutture, che siano orientati ai costi pertinenti e conseguentemente a una riduzione dei livelli tariffari, a vantaggio degli utenti».

Via libera alla ristrutturazione del debito di 644 milioni

Moby-Cin, il Tribunale di Milano approva il concordato preventivo



Marco Di Giovanni

Il Tribunale di Milano ha omologato, approvandolo, il piano di concordato preventivo presentato da Moby-Cin, rigettando la proposta di opposizione presentata da Grimaldi Euromed Spa che aveva chiesto danni per 147 milioni di euro, sostenendo anche presunte violazioni delle norme antitrust da parte della società che fa capo alla famiglia Onorato. Il provvedimento è stato depositato il 24 novembre dai giudici della sezione fallimentare che hanno ritenuto sussistenti "tutte le condizioni di legge per l'omologazione del concordato" e l'"infondatezza dell'opposizione promossa" da Grimaldi. Il Tribunale fallimentare lo scorso aprile aveva ammesso la proposta di concordato preventivo presentata dopo che qualche settimana prima i commissari giudiziari di Tirrenia avevano "espresso un giudizio complessivamente positivo sulla tenuta del piano" che prevede un accordo sulla ristrutturazione del debito che Cin ha nei confronti dell'ex Tirrenia e che sulla base della formula del "saldo e stralcio" dovrebbe portare la prima a versare 82 milioni alla seconda. Quindi è arrivata l'omologa, che riguarda anche Cin, e "per effetto del

rigetto dell'opposizione" Grimaldi Euromed spa è stata condannata al pagamento delle spese di lite, 21.155 euro, stessa cifra da versare a Moby e a Cin, a cui si aggiungono le spese generali. I due provvedimenti sono stati decisi dal collegio presieduto da Caterina Macchi. Con questa decisione, Moby e Cin possono avviare la ristrutturazione finanziaria del debito di circa 644 milioni di euro. Al termine della procedura, il Gruppo di Onorato avrà un debito finanziario netto di circa 316 milioni di euro. Il programma prevede anche la ristrutturazione del Gruppo, con la costituzione di un fondo chiuso denominato ShipCo, che riceverà da Moby e Cin nove navi del valore di 333,5 milioni. In cambio, il fondo assumerà parte dei debiti e fornirà nuove risorse finanziarie. Inoltre, Moby e Cin si fonderanno in un'unica compagnia, che si chiamerà OpCo e che da un lato venderà alcune delle navi rimaste e dall'altro noleggerà le navi da ShipCo. Entro il 2025, infine, OpCo riacquisterà le altre navi. L'omologa del concordato apre anche le porte del Gruppo Onorato a Msc della famiglia Aponte, che si è impegnata a rilevare il 49% a fronte del pagamento di 150 miliardi di euro.

In Italia una delle peggiori performance, con un incremento previsto dello 0,3%

Autotrasporto europeo verso la frenata

Ricerca TransportIntelligence: nel 2023 il fatturato crescerà solo dell'1,1%

Bianca Longo

Le previsioni macroeconomiche mostrano un rallentamento dell'economia europea per il 2023, che si rifletterà anche sul mercato dell'autotrasporto. Secondo una ricerca di TransportIntelligence il fatturato merci stradale europeo fatturerà globalmente 389,338 miliardi di euro, a parità di prezzi e tassi di cambio, con un incremento dell'1,1% rispetto al 2022. Ci sarà però una differenza tra il trasporto nazionale, che aumenterà solo dello 0,7%, e quello internazionale, che aumenterà del 2,1%. Le previsioni per il 2023 differiscono anche a livello nazionale e secondo TransportIntelligence i Paesi orientali cresceranno più di quelli occidentali. Tra chi subirà un tasso

di crescita minore ci sono Germania, Italia e Gran Bretagna. In Germania la crescita dell'autotrasporto potrebbe rallentare fino allo 0,6%, un valore dovuto soprattutto all'interazionale (+2,4%), mentre il nazionale resterà uguale al 2022. Ancor peggio andrebbe all'Italia, dove la crescita del 2023 è prevista allo 0,3%, a causa delle forti pressioni sui consumatori causati dall'inflazione e dall'aumento dei tassi d'interesse che incideranno negativamente sulla domanda di trasporto merci. Stessa percentuale è prevista per la Gran Bretagna, dove di prevede una fase di recessione. Migliori dovrebbero essere le situazioni francese, dove TransportIntelligence prevede una crescita dell'autotrasporto dell'uno per cento, e spagnola, con un

incremento dell'1,3% (grazie soprattutto a una crescita della produzione industriale). TransportIntelligence è molto prudente sulle previsioni oltre il 2023, a causa della forte incertezza sull'andamento dell'economia e della geopolitica. Gli elementi d'imprevedibilità sono diversi: l'inflazione, la carenza di materie prime, il comportamento dei consumatori, la carenza di autisti e l'aumento dei costi. In linea di massima, TransportIntelligence prevede una crescita europea nel prossimo quinquennio del 2,4, per raggiungere un fatturato complessivo di 450 miliardi di euro. Il trasporto internazionale invece dovrebbe andare meglio di quello nazionale, pur avendo una dimensione minore.

Dal 30 novembre il funzionario quadro in pensione, lavorava al porto dal 1986

AdSP, Daniele Chiarelli lascia il servizio

Renato Coroneo

Il 30 novembre Daniele Chiarelli, in tutto l'ambiente portuale, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età. Ha iniziato la sua attività lavorativa in porto nell'aprile del 1986, altri tempi, quelli dell'Ente Autonomo del Porto di Palermo, operando quale operaio terminalista per la gestione del traffico contenitori della banchina Puntone; sempre puntuale, scrupoloso, disponibile, un lavoratore instancabile. Una volta assunto presso l'Autorità Portuale, poi trasformata in Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, è riuscito a plasmare le proprie capacità ed attitudini professionali secondo le necessità del momento eseguendo le



disposizioni di volta in volta ricevute; è stato così impegnato nelle attività promozionali, partecipando a fiere, convegni ed iniziative e, soprattutto, nelle pubbliche relazioni. Il suo ruolo professionale si è poi specializzato nelle attività dell'Area Operativa, nell'ambito dei compiti dell'Ufficio Sicurezza e della vigi-

lanza e controllo afferenti il lavoro portuale, nonché nelle nuove competenze delineate dall'ISPS Code, in materia di security. In una parola è sempre stato un perno nelle relazioni con le Istituzioni portuali, mantenendo ottimi rapporti ed interlocuzioni con la Capitaneria di Porto, il Commissariato P.S., la G.di F., la Dogana, ricoprendo dapprima il ruolo di vice PFSo e PSO nei porti di Palermo e Termini Imerese e, infine, di Port Facility Security Officer negli stessi porti. Apprezzato dai vertici dell'amministrazione, è cresciuto nella carriera diventando funzionario e funzionario quadro. All'amico Daniele tanti auguri per un meritato riposo anche se credo che non riuscirà a stare a lungo con le mani in mano lontano dal porto.

Il World Shipping Council chiede che nell'Ets sia presa in considerazione l'intera impronta climatica dei combustibili Decarbonizzazione, porti europei a rischio

Appello dei terminalisti all'Ue: le nuove norme potrebbero compromettere la competitività degli scali

Michelangelo Milazzo

La federazione dei terminalisti portuali privati europei (Feport), ha nuovamente invitato l'Ue a definire norme sulla decarbonizzazione delle attività economiche, incluse quelle - come la come FuelEU Maritime e la revisione dell'EU ETS - proposte per ridurre l'impatto del trasporto marittimo sull'ambiente, che non compromettano la competitività dei porti europei. In particolare il timore di Feport, già condiviso dall'associazione dei porti europei Espo, è che l'ambito geografico di questi atti legislativi, limitandosi all'Unione Europea, possa danneggiare la posizione competitiva dei terminal portuali dell'Ue dato che - ha spiegato la federazione dei terminalisti - le compagnie di navigazione potranno evitare di incorrere in oneri finanziari derivanti da queste norme semplicemente aggiungendo ai loro servizi con l'Europa uno scalo ad un porto extra-Ue.

A questo proposito Feport ha specificato di aver accolto favore le misure proposte dal Parlamento e dal Consiglio dell'Ue per affrontare tale questione nel quadro dei negoziati a tre sulla FuelEU Maritime e sull'EU ETS, con particolare riferimento all'emendamento 63 della posizione del Parlamento europeo sul regolamento FuelEU Maritime che richiede alla Commissione Europea un



continuo monitoraggio sulle deviazioni di servizi marittimi verso posti non-UE al fine di aggirare le norme ambientali penalizzando i porti dell'Ue e che richiede anche alla Commissione di proporre misure legislative per affrontare questo problema se viene accertato un impatto negativo sui porti dell'Ue. L'apprezzamento della federazione dei terminalisti europei è rivolto anche alle proposte del Parlamento e del Consiglio dell'Ue di inserire una definizione di porti di scalo che escluda soste delle navi nei porti container di transhipment extra-UE. Nello specifico, Feport ha

fatto riferimento all'emendamento 492 che definisce, quale porto di transhipment, "un porto di trasbordo in un paese limitrofo non UE ad una distanza inferiore a 300 miglia nautiche da un porto UE, in cui la movimentazione di una tipologia di carico con la modalità dell'attività di transhipment supera il 60% del traffico totale di tale porto". Secondo la federazione, tuttavia, ciò potrebbe non essere sufficiente a scoraggiare le compagnie di navigazione a dirottare le navi madre verso porti extra-UE per servire poi i porti europei solo con navi portacontainer feeder. «I porti

dell'Ue - ha avvertito la federazione - potrebbero perdere merci in maniera irreversibile se i rischi relativi al dirottamento delle merci non saranno adeguatamente monitorati e se il sistema ETS dell'Ue non verrà implementato gradualmente attraverso fasi successive».

E in una lettera aperta ai rappresentanti delle istituzioni europee inviata dal World Shipping Council (WSC), l'associazione delle principali compagnie di navigazione containerizzate mondiali, dalle associazioni armatoriali di Danimarca, Olanda e Svezia, dalla Renewa-

ble Hydrogen Coalition (RHC), l'organizzazione che promuove l'idrogeno da energie rinnovabili quale combustibile idoneo a conseguire gli obiettivi a lungo termine di decarbonizzazione dell'Ue, e dal Methanol Institute (MI), l'associazione di categoria dell'industria del metano, si chiede che nell'EU ETS per lo shipping sia presa in considerazione l'intera impronta climatica dei combustibili, dalla loro produzione alla loro combustione.

«I combustibili verdi - spiegano le sei organizzazioni nella lettera - sono essenziali affinché il settore marittimo rispetti l'Accordo di Parigi e il Green Deal dell'Ue. La tecnologia per produrre e utilizzare i nuovi combustibili verdi esiste, ma la loro produzione e distribuzione deve essere notevolmente potenziata. Per avviare oggi gli investimenti necessari, i politici devono fornire certezza sui requisiti per i combustibili di domani concordando - specificano le organizzazioni - un approccio basato sul ciclo di vita nell'ambito dell'EU Emissions Trading System (ETS). I combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO), come l'e-metano e l'e-ammoniaca, svolgeranno un ruolo chiave affinché il settore marittimo si conformi all'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura globale a meno di 1,5 gradi.

Due funzionari a Palermo per verificare programmi, protocolli e modalità delle esercitazioni in mare

Subacquea industriale, il Cedifop supera i controlli degli auditor Idsa

Giuseppe Scalisi

Conclusi al Cedifop tutti i controlli dei sistemi di gestione, sono rientrati a Pijnacker-Nootdorp in Olanda, i due funzionari IDSA (International Diving Schools Association) Leo Lagarde e Wim Gerrits (da sinistra nella foto).

I due auditor, incaricati dall'organizzazione costituita nel 1982 atta a sviluppare standard internazionali comuni di immersione, hanno eseguito con estrema professionalità i controlli previsti dal protocollo IDSA la cui didattica, nel settore della subacquea industriale, è l'unica a definire tempi di fondo, esercitazioni obbligatorie, attrezzature specifiche da utilizzare e procedure nella gestione dei vari livelli, sia per il basso che per l'alto fondale.

Ultimate le verifiche amministrative effettuate nel corso del primo giorno

del loro arrivo a Palermo, nei locali del Cedifop al molo Sammuzzo, i due funzionari, accompagnati dal direttore del Cedifop, Manos Kouvakis, dal docente Francesco Costantino, con i collaboratori e gli studenti del 2° corso libero per "Operatore Tecnico Subacqueo", si sono spostati negli spazi della Fincantieri, al Cantiere Navale di Palermo.

Nelle acque antistanti l'imboccatura del porto, sotto gli attenti occhi dei due funzionari IDSA, gli allievi si sono avvicinati in immersioni dove hanno eseguito alcune procedure simulate con lavori di riparazione previsti dalla didattica al fine di ottenere, al termine del corso, la qualifica professionale di OTS. Il corso, infatti, è valido per l'iscrizione al Registro Sommozzatori presso una Capitaneria di Porto, sul territorio nazionale e consente di continuare la certificazione con i livelli "Inshore" e "Offshore" e relativa iscrizione



zione al Repertorio Telematico dei Commercial Diver Italiani (validità in ambito UE), presso l'Assessorato al Lavoro della Regione Siciliana.

Il Cedifop è l'unica scuola in Italia che, oltre ai corsi per Operatore Tecnico Subacqueo, organizza anche quelli validi per l'iscrizione al "repertorio" (albo dei "commercial diver italiani" (validità in ambito dell'Unione Europea) con gli stessi percorsi che attualmente, con gli standard IDSA, vengono realizzati in Norvegia e Danimarca.

L'IDSA rappresenta l'unica nel set-

tore della subacquea industriale la cui didattica definisce: tempi di fondo, esercitazioni obbligatorie, attrezzature specifiche da utilizzare e procedure nella gestione dei vari livelli della subacquea industriale, sia per il basso che per l'alto fondale.

In tutto il mondo, con queste caratteristiche, l'IDSA (con sede a Pijnacker-Nootdorp in Olanda) riconosce soltanto 16 scuole definite "Full member" ovvero "Membro a pieno titolo": 4 sono in Africa, una in Asia e 11 in Europa, delle quali soltanto una in Italia, il Cedifop.

Liberty Lines

Navi sempre più green con i sistemi a batteria

Navi sempre più "green" per Liberty Lines. Tra il 2023 ed il 2026 le nove nuove navi della compagnia della famiglia Morace saranno dotate di batterie olandesi "Green Orca 1050" grazie ad un contratto quadro firmato da Est-Floattech con Rolls-Royce Power Systems. Le navi gemelle di identico design saranno costruite presso il cantiere navale spagnolo Armon tra aprile 2023 e aprile 2024. Le navi dovrebbero salpare tra il 2023 e il 2026 per le operazioni di traghetto tra la Sicilia e la Croazia, e navigeranno da e per le isole italiane minori. I sistemi a batteria sono utilizzati per velocità di crociera fino a 8 nodi. Nel funzionamento completamente elettrico, ad esempio quando si entra e si esce dal porto, si ancora e si manovra, questo non solo non produce emissioni e protegge l'ambiente, ma consente anche un maggiore comfort a bordo grazie al minimo rumore generato".

La Commissione propone limiti di cattura per gli stock demersali e il gambero di profondità nel Canale di Sicilia e nello Ionio

Pesca, la Ue verso nuovi paletti nel Mediterraneo e nel Mar Nero

Danilo Giacalone

La Commissione europea ha completato la sua proposta per le possibilità di pesca nel Mediterraneo e nel Mar Nero per il 2023. La Commissione ora aggiunge nuovi elementi alle possibilità di pesca per diverse sottoregioni del Mar Mediterraneo. Tra queste, le disposizioni per i due nuovi MAP per gli stock demersali e gambero di profondità nel Canale di Sicilia, i nuovi MAP (multi-annual management plan) per il gambero di profondità nello Ionio e nel Mar di Levante e il nuovo MAP per l'occhione nel Mare di Alboran. Si concentrano principalmente sull'introduzione di limiti di cattura per il gambero di profondità e l'occhione, un regime di sforzo per il nasello nel Canale di Sicilia, nonché un congelamento della capacità per tutte le flotte interessate dai nuovi MAP.

La Commissione incorpora inoltre nella sua proposta originaria l'ultima decisione della GFCM per un'ulteriore riduzione dello sforzo di pesca per gli stock demersali dell'Adriatico, soggetta al MAP GFCM 2019. Infine, per il Mar Nero, include le decisioni della GFCM di rinnovare i totali ammissibili di catture (TAC) per il rombo chiodato, nonché di riportare dal 2021 al 2023 le quote inutilizzate di rombo chiodato dell'UE.

Per il Mar Mediterraneo occidentale, come negli anni precedenti, l'ultimo parere scientifico del Comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) e del Comitato consultivo scientifico (SAC) della GFCM afferma che, al fine di raggiungere il rendimento massimo sostenibile (MSY) per gli stock demersali, è necessaria un'azione rapida e riduzioni effettive della mortalità per pesca. Il MAP del Mediterraneo

occidentale ha stabilito l'obbligo giuridico di raggiungere l'obiettivo della gestione sostenibile degli stock ittici al più tardi entro il 1° gennaio 2025. Ciò significa che rimangono solo due anni per adempiere a questo obbligo legale. Le disposizioni del programma pluriennale prevedono riduzioni dello sforzo di pesca, ma consentono di integrarle con eventuali misure tecniche e di conservazione pertinenti adottate in conformità del diritto dell'Unione e quindi di tener conto di considerazioni socio-economiche. Per garantire una riduzione della mortalità per pesca, la Commissione propone di proseguire il pacchetto di misure già in vigore: riduzioni dello sforzo di pesca a strascico, limiti massimi di cattura per i gamberi di profondità e massimali di sforzo per i pescherecci con palangari. Inoltre, la Commissione propone fermi temporanei per i palangari per proteggere il na-

sello durante i periodi di massima riproduzione. Infine, sulla base di discussioni tecniche con gli Stati membri e tutte le parti interessate, la Commissione propone di mantenere la flessibilità del regime di pesca a strascico (meccanismo di compensazione) per contribuire a rafforzare la resilienza dell'ecosistema premiando aree di chiusura efficienti e una migliore selettività per proteggere il novellame. I ministri della pesca dell'UE dovrebbero discutere la proposta della Commissione il 12 e 13 dicembre e stabilire l'assegnazione delle possibilità di pesca. Il regolamento dovrebbe applicarsi a partire dal 1° gennaio 2023.

E tre anni dopo l'ultima riunione annuale in presenza, la Commissione Internazionale per la Conservazione dei Tonni dell'Atlantico (ICCAT) si è incontrata a Vale do Lobo (Algarve, Portogallo) per prendere decisioni

importanti sulla regolamentazione della pesca ICCAT, compresa una nuova procedura di gestione per il tonno rosso - la prima strategia di cattura adottata nella storia dell'ICCAT per questa specie e una nuova misura di conservazione per lo squalo mako pinna corta del Sud Atlantico.

La Commissione si è riunita per valutare i risultati del piano di lavoro 2022 insieme all'attuale stato di applicazione delle misure regolamentari in vigore e per stabilire la conservazione e le misure di gestione per il futuro. Nel 2022 sono state effettuate valutazioni complete degli stock scientifici per quattro specie: tonno rosso dell'Atlantico orientale e del Mediterraneo (Thunnus thynnus), tonnetto striato orientale e occidentale (Katsuwonus pelamis), pesce spada dell'Atlantico (Xiphias gladius) e squalo dell'Atlantico nordorientale (Lamna nasus).



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gennaio/aprile 2022 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	2.402.507
MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	89.005
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	89.005
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	-----
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	12.502
Cereali	-----
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	12.502
Altre rinfuse	-----
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:	2.301.000
Contenitori	47.901
Ro/ro	2.253.099
Altri	-----
NAVI	2.458
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	303.312
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	11.176
TRAGHETTI:	202.856
CROCIERISTI	89.280
HOME PORT:	10.600
TRANSITI:	78.680
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	4.414
N° CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	1.421
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	2.993
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----



Livorno, 1969 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Palermo, bando da un milione di euro per lavori all'edificio sulla banchina Quattroventi

La caserma dei vigili si rifà il look

Enzo Bruno

La caserma dei vigili del fuoco sulla banchina Quattroventi del porto di Palermo si rifà il look. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha pubblicato un bando di gara da quasi un milione di euro per i lavori di manutenzione straordinaria del complesso che ospita il distaccamento. "In attuazione alle previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P. approvato con Decreto del 30.07.2018) e del Progetto Integrato di Trasformazione Portuale (P.I.T.P. datato febbraio 2019) nell'ambito del processo di riqualificazione del fronte a mare urbano - si legge nella relazione tecnica allegata al bando - l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale allo scopo di "riconfigurare" integralmente il "water front" del Porto di Palermo, ha previsto la realizzazione di un intervento di complessiva riqualificazione dell'attuale sede del "Distaccamento del Comando Vigili del Fuoco" sito, all'interno del porto di Palermo, nella presso la Banchina Quattroventi".

Nell'ambito di questo intervento è prevista una ristrutturazione totale finalizzata, oltre alla messa in sicurezza di alcune parti in evidente stato di degrado e alla riqualificazione del complesso edilizio, all'adeguamento impiantistico ormai non più conforme all'attuale normativa.

L'edificio che è attualmente sede del Distaccamento dei Vigili del Fuoco è costituito da un fabbricato a due elevazioni fuori terra della superficie coperta di circa 680 mq per piano e



presenta una struttura non regolare in pianta.

L'immobile necessita di un massiccio intervento di manutenzione straordinaria per risanare i prospetti in evidente stato di degrado e al rifacimento degli intonaci esterni ed interni, pavimentazioni interne, rifacimento dei servizi igienici, compreso l'adeguamento di tutti gli impianti tecnologici (elettrico, illuminazione, trasmissione dati, climatizzazione, idrico, scarico, ecc.).

Con riferimento alle opere esterne, la struttura sarà interessata dal rifacimento di tutti i prospetti a seguito delle opere di risanamento strutturale necessarie alla messa in sicurezza dell'edificio.

Viene inoltre previsto il rifacimento di tutte le pavimentazioni interne, dei servizi igienico sanitari, la sostituzione di tutti gli infissi interni ed esterni e l'impermeabilizzazione delle coperture attraverso l'impiego

di materiali elastomerici a base poliuretanic.

Con riferimento alle opere tecnologiche, il progetto esecutivo prevede il rifacimento dell'impianto elettrico, degli impianti speciali, impianto di condizionamento, impianto idrico e scarico ed infine l'impianto solare termico per la produzione di ACS.

Da un punto di vista normativo, essendo l'intervento interamente ricadente all'interno dell'area portuale bisogna fare riferimento alle sole previsioni del Piano Regolatore del Porto di Palermo, e non comportando alcuna nuova edificazione il progetto risulta conforme al vigente PRP.

L'importo dei lavori è di 996.139 euro di cui 41.888 euro per gli oneri di sicurezza. Per la realizzazione sono previsti 224 giorni naturali consecutivi, a partire dal giorno di consegna.



SICILY PORT INFORMER

L'Avvisatore marittimo



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



Avvisatore Giuridico



I liquami vengono trattati separatamente nell'Annesso IV della Convenzione, entrato in vigore il 27 settembre 2003

Scarico rifiuti, differenza tra garbage e dumping

In alcuni casi è consentito lo smaltimento di residui di cibo e carcasse di animali oltre le 3 miglia dalla costa

Ambra Drago

Il garbage consiste, secondo la Convenzione di Marpol, in tutti quei rifiuti "domestici" che vengono prodotti durante la vita a bordo della nave da parte dell'equipaggio. È stata dedicata nella MARPOL a seguito della revisione dell'Annesso V operata dalla Risoluzione MPEC.201, particolare attenzione alle modalità di smaltimento dei vari tipi di rifiuti. In particolare, come si vedrà, è stato prescritto l'obbligo di conferimento per le sostanze più nocive. Per le sostanze plastiche, ad esempio, è previsto il divieto assoluto di scaricarle in mare. Per altri rifiuti è stata invece sancita la possibilità di scaricarle, previo trattamento. Al di fuori delle Aree speciali, è permesso scaricare: residui di cibo oltre le 3 miglia nautiche preventivamente trattate; residui di cibo oltre le 12 miglia dalla costa quando non preventivamente trattati ai sensi del punto precedente; carcasse di animali (trasportati durante il viaggio) il più lontano possibile dalla costa.

All'interno delle Aree speciali invece è possibile scaricare residui di cibo preventivamente tritati, il più lontano possibile dalla costa, e non meno di 12 miglia dalla stessa.

Invece il dumping consiste nello scarico di rifiuti prodotti a terra; la Convenzione di riferimento, non è quindi la MARPOL, bensì la London Dumping Convention del 1972.

Anche questo testo ha subito profonde modifiche, venendo completamente rivisto nel 1996 dal c.d. Protocollo, che lo ha integralmente sostituito. Il protocollo è entrato in vigore nel 2006; è stato successivamente emendato nel 2006, le cui modifiche sono entrate in vigore dal 10 febbraio 2007.



Con il Protocollo del 1996 l'evento di dumping non subisce trasformazioni da come descritto all'interno della Convenzione del 1972; tra le modifiche più significative vi è l'inclusione nel fatto di dumping anche dello scarico di rifiuti o altre materiali nel letto del mare o nel sottosuolo marino; viene inoltre esplicitato come non sia considerata dumping l'accidentale caduta in mare di rifiuti o altre sostanze.

Le sostanze la cui scarica la Convenzione si propone di combattere sono identificate nella locuzione "wastes or other matters", ovvero "[...] material and substance of any kind, form or description". In realtà non è chiaro cosa possano essere queste "other matters" diverse dai rifiuti (wastes) descritte nel testo convenzionale: si dovrebbe supporre tuttavia che, alla luce della descrizione del fatto tipico riportato nel testo della London Dumping Convention comunque siano caratterizzate dalla volontarietà del detentore di disfarsi della sostanza, e quindi non si può che ricondurre le stesse alla disci-

plina dei rifiuti e le relative sanzioni. Il nuovo testo obbliga gli Stati contraenti a reprimere e combattere l'incenerimento di rifiuti, l'esportazione di rifiuti al fine di incenerirli o scaricarli in mare. Rientra nella definizione di dumping anche il fenomeno c.d. di beaching, ovvero l'abbandono di navi sulle spiagge o l'affondamento volontario delle stesse.

Per quanto riguarda i liquami vengono qui trattati separatamente dai rifiuti per la loro diversa collocazione all'interno della MARPOL: sono infatti contenuti nell'Annesso IV della Convenzione, entrato in vigore dal 27 settembre 2003.

All'interno della MARPOL esistono tuttavia delle regole in base alle quali è possibile effettuare lo scarico in mare dei liquami: è possibile scaricare oltre le 3 miglia marine dalla costa quando sono stati trattati (sminuzzati e disinfettati); in caso contrario sarà possibile scaricare solo oltre le 12 miglia.

4 - continua
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Obbligazioni esercizio nave

Corte di Cassazione
Sez. 3, Sentenza n. 902 del 16/01/2013

Presidente: Petti GB. Estensore: Travaglino G. Relatore: Travaglino G. P.M. Basile T. (Conf.)
Coelcerici Spa (Siccardi F., Bassi R. e Fogliani E.) contro Min. Ambiente Tutela Territorio Mare, Ministero delle Infrastrutture, Ministero dei trasporti (avv. Stato), Euronav s.a.s. (Berlingieri A., Berlingieri G., Sperati R.) (Rigetta, App. L'Aquila, 06/10/2006)

mento marino da idrocarburi - Responsabilità dell'armatore e del noleggiatore - Concorso con quella del proprietario - Sussistenza.

RESPONSABILITÀ CIVILE - IN GENERE - Inquinamento marino da idrocarburi - Responsabilità dell'armatore e del noleggiatore - Concorso con quella del proprietario - Sussistenza.

Cod. Civ. art. 2043
Cod. Navig. art. 274
Cod. Navig. art. 275
Legge 06/04/1977 num. 185
Tratt. Internaz. 29/11/1969

NAVE - OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVE - IN GENERE - Inquina-



Responsabile civile del danno da inquinamento marino causato da una nave è non solo il proprietario di essa, ma anche qualunque altro

sogetto il quale, al momento del fatto, la sfruttasse economicamente, come l'armatore od il noleggiatore.

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.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