



L'Avvisatore

1 giugno 2020

marittimo

EURO
OMPIGGIO



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

CARONTE & TOURIST



LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VEICOLE



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Per Cemar la pandemia di Covid-19 ha fatto perdere al nostro Paese 2.346 toccate-nave e quasi 6 milioni di passeggeri

"Ripartenza con le crociere italiane"

Costa chiede al governo una deroga per tornare ad operare subito offrendo itinerari solo sui nostri porti

Port Authority

Palermo, via ai lavori per nuove demolizioni



Antonio Di Giovanni a pag. 7

Coroneo, D'Agostino, D'Amico, Spataro, Vaglica

Il direttore generale di Coste Crociere, Neil Palomba, chiede alla politica il via libera a effettuare crociere tutte in Italia, che non sono consentite dalla regolamentazione attuale. "La nostra richiesta è un'esenzione temporanea che ci dia la possibilità di operare su itinerari solo su porti nazionali, con una deroga", dichiara il direttore generale in un'audizione alla Commissione Industria, commercio, turismo del Senato sulle iniziative di sostegno alle imprese nella fase 2 dell'emergenza Coronavirus. "Nelle nostre operazioni standard - spiega Palomba - operiamo crociere internazionali, che in questo momento non abbiamo la possibilità di

effettuare". Intanto uno studio dell'agenzia marittima genovese Cemar rileva che l'Italia con le ultime cancellazioni, ha perso quasi 5 milioni e mezzo di passeggeri. Sono diverse infatti le compagnie che in questi giorni hanno annunciato una ulteriore proroga degli stop alle attività, portando l'ammancio nei porti della Penisola a 2.346 toccate e 5.947.500 passeggeri. E da un'indagine condotta dall'Ecsa tra i propri associati emerge che tutti gli operatori dell'industria armatoriale europea, ad eccezione di quelli che operano nel segmento delle navi cisterna, stanno subendo ingenti perdite a causa degli effetti sulla loro attività della pandemia.

alle pagine 2 e 3



Le risorse messe a disposizione provengono dal Fondo investimenti 2018-2022

Completamento della rete nazionale degli interporti In arrivo 45 milioni di euro destinati soprattutto al Sud

Giacomo D'Orsa

Il ministero dei Trasporti rifinanzia gli interporti con 45 milioni, che saranno erogati tramite un bando di prossima pubblicazione. Queste risorse provengono dal Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese (2018-2022) e sono destinate al completamento della rete nazionale degli interporti, con un'attenzione a



Sud. Saranno erogati come cofinanziamento a fondo perduto oppure con finanzia di progetto, con un contributo pubblico non superiore al 60%. Oggi, gli interporti italiani complessivamente dispongono di circa 32 milioni di metri quadrati di aree e magazzini al servizio della logistica. Circa 65 milioni sono le tonnellate movimentate, oltre 46.000 i treni partiti/arrivati all'anno.

a pagina 5

Appello congiunto di nove associazioni confindustriali

Metalmeccanica e mecatronica in crisi "Semplificare e velocizzare il credito"

Bianca Longo

Tirrenia-Cin
Continuità territoriale con le isole, convenzione prorogata

Marco Di Giovanni a pag. 5

Le associazioni confindustriali di metalmeccanica e mecatronica (Anfia, Anie, Anima, Assofond, Assomet, Federmeccanica, Federmacchine, Federunacoma e Uclimu) lanciano un appello per semplificare e velocizzare l'erogazione del credito alle imprese di tutto il sistema industriale.

a pagina 5

La denuncia di Transportounito e sindacati di categoria

"Dumping nel trasporto container"

Daniilo Giacalone

Il mondo italiano dell'autotrasporto non ha altra scelta se non quella di respingere al mittente il tentativo in atto di dumping tariffario sui trasporti container. Transportounito dichiara solidarietà ai sindacati dei dipendenti che hanno sollevato i rischi sulla sicurezza stradale derivanti dalle gare al ribasso tariffario.

a pagina 6

L'Avvisatore
Marittimo

È ANCHE ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Bacino da 150 mila tonnellate allagato dopo il completamento della prima fase di lavori

Cantiere navale, lavoro sicuro fino al 2022

Michelangelo Milazzo

Lo stabilimento palermitano di Fincantieri naviga con il vento in poppa: carichi di lavoro garantiti almeno fino al 2022. Una buona notizia che arriva dal tavolo di confronto tra sindacati e azienda sui carichi di lavoro. Manca poco all'uscita dal bacino di 400 mila tonnellate della Star Breeze di Windstar che farà posto alla Star Le-

gend. La seconda delle tre navi della commessa Windstar. Intanto è tornata l'acqua nel bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate nello stabilimento Fincantieri di Palermo. Il primo step di lavori che riguardava la bonifica, la messa in sicurezza e il consolidamento delle paratoie in cemento armato e del fondale, è stato completato.

a pagina 6



Naviservice s.r.l.
Shipping Agency & Forwarding

Tel. +39 091.320057
www.naviservice.com
E-mail: mail@naviservice.com

Palermo, Milazzo, Catania, Augusta, Siracusa, Pozzallo, Porto Empedocle

Rapidità, Relax e Risparmio in formato famiglia!
www.carontetourist.it

Novità SALERNO PALERMO
SALERNO MESSINA

CARONTE & TOURIST
Le autostrade d'amare

PortItalia s.r.l.

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

Servizi

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

MAGAZZINI GENERALI SCARL
IMPRESA PORTUALE



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

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

La maggior parte degli operatori del trasporto passeggeri prevede quest'anno un calo di fatturato superiore al 40%

Il Covid-19 affonda l'industria armatoriale

Secondo l'Ecsa tutti i comparti, tranne quello delle navi cisterna, stanno subendo ingenti perdite finanziarie

Sebastiano D'Agostino

Tutti gli operatori dell'industria armatoriale europea, ad eccezione di quelli che operano nel segmento delle navi cisterna, stanno subendo ingenti perdite a causa degli effetti sulla loro attività della pandemia di Covid-19. Lo evidenzia un'indagine condotta lo scorso mese dall'European Shipowners' Community Associations (ECSA) tra i propri associati da cui risulta che importanti segmenti del settore marittimo europeo sono fortemente colpiti e che le misure assunte a livello europeo o nazionale per alleviare tali difficoltà non sempre sono disponibili in tutti gli Stati membri dell'Unione Europea. Il documento sottolinea che, oltre ad un significativo impatto negativo sul conto economico delle compagnie di navigazione in termini di perdita di fatturato, la crisi sanitaria sta avendo anche un grave impatto sull'occupazione nel settore marittimo.

Se il settore delle navi tanker risulta il meno danneggiato dall'impatto della crisi, l'indagine spiega che i segmenti più colpiti sono quelli dei traghetti, delle crociere, dei vettori marittimi che trasportano auto e delle navi che operano a servizio dell'industria offshore. Relativamente alla riduzione di fatturato determinata dalle limitazioni agli spostamenti delle persone imposte dai governi per contenere il contagio, la



flexione più consistente accusata nel marzo 2020 rispetto al marzo 2019 è stata registrata dal settore dei traghetti, con molte compagnie di questo segmento che hanno denunciato un calo del fatturato superiore al 60%, e a seguire le navi da crociera, le car carrier e le navi per l'industria offshore. All'altra estremità dello spettro ci sono le petroliere che lo scorso mese di marzo hanno registrato un aumento del loro fatturato.

Il sondaggio dell'ECSA tra i propri associati è stato incentrato anche sulla previsione del fatturato che verrà registrato nel secondo trimestre 2020 ri-

spetto al secondo trimestre dello scorso anno e ancora una volta, ad eccezione del segmento delle navi cisterna, l'intero settore del trasporto marittimo europeo ha risposto che sta confrontandosi con perdite immediate e significative. Inoltre, oltre ad un impatto immediato, si prevede che la situazione nei segmenti delle car carrier, delle navi per l'industria offshore, delle navi general cargo e della navi porta-containere peggiorerà.

Quanto alle previsioni per l'intero 2020, dall'indagine è risultato che la maggior parte degli operatori attivi nel comparto del trasporto passeggeri pre-

vede un calo del fatturato di oltre il 40% rispetto allo scorso anno.

Il sondaggio ha preso in esame anche l'impatto della crisi sull'occupazione. Per quanto riguarda l'occupazione dei marittimi, gli operatori con flotte di rinfusiere e di tanker hanno segnalato di non aspettarsi grandi cambiamenti, mentre quelli che operano flotte di porta-contenitori e di navi per merci generali prevede un calo fino al 20% dei marittimi occupati. Riduzioni molto più consistenti sono attese in altri segmenti che registrano maggiori perdite, ovvero quelli delle crociere, dell'offshore, delle navi porta-auto e dei tra-

ghetti in cui si prevede una diminuzione anche superiore al 60% dei marittimi occupati. Quanto al personale di terra, l'indagine ha riscontrato trend analoghi, con un maggiore impatto negativo sull'occupazione nei segmenti delle crociere, dell'offshore, delle car carrier e dei traghetti. Tuttavia, rispetto alle previsioni sull'occupazione dei marittimi, ci sono meno aspettative di gravi perdite di posti di lavoro superiori al 60% del totale. ECSA ha chiesto inoltre ai propri associati se le misure assunte a livello nazionale o regionale per salvaguardare l'occupazione dei marittimi e del personale di terra sono state efficaci. Dal sondaggio risulta che per i settori dei traghetti, delle navi ro-pax, delle navi da crociera e delle car carrier le misure in atto forniscono un sostegno significativo a breve termine, ma non si adattano sufficientemente al settore marittimo. In particolare, è stato segnalato che le misure di sostegno si applicano solo a una parte della gente di mare.

Traendo le conclusioni della propria indagine, l'Associazione degli armatori europei ha rilevato che in generale l'industria marittima europea non prevede un ritorno al livello di attività pre-crisi nel corso del 2020. In particolare, il 74% degli intervistati non prevede che la situazione possa iniziare a migliorare nelle prossime settimane, con un ritorno graduale a condizioni normali d'attività a partire da giugno.

Aumentati anche i treni a lunga percorrenza per l'isola

La Sicilia verso il ritorno alla normalità

Riaperti i collegamenti marittimi e aerei

Michele D'Amico

Riaperti i collegamenti marittimi per il trasporto passeggeri con la Sicilia; l'aviazione generale con Sicilia e Sardegna, più treni a lunga percorrenza per adeguare l'offerta ferroviaria alla maggiore domanda di trasporto. La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato, di concerto con il ministero della Salute, il Decreto che aggiorna le misure di limitazione alla mobilità delle persone per il contrasto della diffusione dell'epidemia da Covid-19.

Il provvedimento del MIT risponde anche alla richiesta avanzata dalla Regione Sicilia per la riattivazione delle linee di collegamento marittimo con l'isola, per consentire lo spostamento del personale delle forze dell'ordine e delle forze armate, del personale sanitario e socio-sanitario nonché dei passeggeri per esigenze di lavoro, motivi di salute e assoluta urgenza o per il rientro nella propria abitazione, domicilio o residenza. Pertanto i collegamenti passeggeri via mare da Messina per Villa San Giovanni e Reggio Calabria e viceversa saranno assicurati mediante dieci corse giornaliere A/R, nella fascia oraria dalle 6 alle 21.

Il traffico merci dalla Calabria alla Sicilia e viceversa è effettuato esclusivamente sull'approdo di Messina-Tremestieri. Da tale approdo è autorizzato anche il transito degli operatori sanitari pubblici e privati, a bordo delle unità navali che operano il trasporto merci, su mezzi privati e nel rispetto delle certificazioni e delle condizioni di sicurezza delle unità stesse. Resta invece sospeso il trasporto marittimo dei viaggiatori con la Sardegna, mentre continua ad essere assicurato, fermo restando l'utilizzo delle navi previste in convenzione, esclusivamente il trasporto delle merci e con l'autorizzazione del presidente possono viaggiare anche passeggeri per situazioni particolari.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, i collegamenti di aviazione generale con le due isole maggiori vengono consentiti senza la previa autorizzazione dei presidenti di Regione. Viene rimodulata l'offerta di servizi ferroviari su tutto il territorio nazionale per adeguarla alle nuove esigenze di trasporto passeggeri, sia per le attività a mercato che per quelle svolte in base a contratti di servizio.

Nessun sostegno alle compagnie che hanno assicurato i collegamenti marittimi

Decreto Rilancio, proteste dal cluster

Nel provvedimento il governo sembra avere dimenticato il mondo dello shipping

Renato Coroneo

Di fronte ad una emergenza economica globale ancora con quantificabile, con gravi ripercussioni per il trasporto marittimo, la portualità ed il mondo dello shipping in generale, si alzano alte le proteste del cluster marittimo di fronte alla disattenzione del governo.

Vengono elargiti - o meglio, promessi, visto che tante misure non sono per niente arrivate ai destinatari - fior di milioni per tanti settori ma il mondo dello shipping sembra dimenticato o attenzionato marginalmente.

Nel recente Decreto Rilancio è stato, infatti, definito un pacchetto di misure economiche per le aziende colpite dalla crisi causata dall'emergenza Covid-19 che riguarda anche il settore dei trasporti e delle infrastrutture; nelle intenzioni misure per il trasporto pubblico locale e la mobilità urbana, il trasporto aereo e marittimo, il trasporto ferroviario dei passeggeri, il sistema dei porti; nel dettaglio a ben guardare, per lo shipping soltanto briciole.

Per la mobilità alternativa 120 milioni: bene, così potremo comprare biciclette e monopattini fruendo del 60% della spesa a carico dello Stato. Per il trasporto ferroviario indennizzi e sconti con un fondo di 155 milioni di euro per il 2020 per compensare il gestore della infrastruttura ferroviaria delle minori entrate e stanziamento di centinaia di euro per alcune opere strategiche.

Per il settore aereo 130 milioni per la compensazione dei danni a causa della crisi Covid-19 e sostegni per l'Alitalia con un fondo di 3 miliardi di euro.

Per il trasporto pubblico locale 500 milioni e così via. Per il trasporto intermodale vengono rinfanziate le misure del cosiddetto "marebonus" e "ferrobonus". Per il sistema portuale e i trasporti marittimi veramente poca roba: possibilità di riduzione da parte delle Autorità di Sistema Portuale dell'importo dei canoni consessori, un contributo per i soggetti fornitori di lavoro portuale temporaneo, un fondo per compensare le ridotte prestazioni di ormeggio. In sintesi non si è dato sostegno alle imprese di navigazione che hanno

continuato ad assicurare il servizio essenziale dei collegamenti marittimi, ha protestato Confitarma che ha rilevato il mancato accoglimento delle proprie richieste mentre sono state trovate ingenti risorse per Tirrenia ed Alitalia.

Sulla stessa scia Assarmatori che ha contestato come il governo voglia "affondare" il trasporto marittimo di un Paese al centro del Mediterraneo dove il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Occorre peraltro ricordare che a causa della pandemia le compagnie di navigazione non hanno più potuto imbarcare passeggeri con conseguenti pesanti mancati introiti; senza parlare poi del settore crocieristico che è interamente fermo.

Anche l'Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) ha tuonato contro la politica miope del Governo che non ha previsto aiuti significativi per il settore dei trasporti e della logistica adatti a superare l'attuale crisi che riguarda peraltro gli aspetti occupazionali e sociali dei lavoratori del comparto.



Pennino
Trasporti
S.r.l.

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

Uno studio della Cemar rivela che il nostro Paese ha perso finora 2.346 toccate-nave e quasi 6 milioni di passeggeri

Crociere: "Si riparta con quelle tutte italiane"

Il direttore generale di Costa, Neil Palomba, chiede al governo una deroga per operare solo sugli scali nazionali

Alessia Spataro

Il direttore generale di Coste Crociere, Neil Palomba, chiede alla politica il via libera a effettuare crociere tutte in Italia, che non sono consentite dalla regolamentazione attuale. "La nostra richiesta è un'esenzione temporanea che ci dia la possibilità di operare su itinerari solo su porti nazionali, con una deroga", dichiara il direttore generale in un'audizione alla Commissione Industria, commercio, turismo del Senato sulle iniziative di sostegno alle imprese nella fase 2 dell'emergenza Coronavirus. "Nelle nostre operazioni standard - spiega Palomba - operiamo crociere internazionali, che in questo momento non abbiamo la possibilità di effettuare".

In un documento presentato ai senatori Palomba illustra il percorso per la ripartenza suddiviso in tre fasi previsto dalla società. "La prima - vi si legge - che auspichiamo possa cominciare con l'estate 2020, prevede un turismo di prossimità, un'offerta di vacanza crocieristica Italiana per gli italiani". Nella seconda fase, saranno ampliati gli itinerari verso alcuni paesi confinanti, per tornare poi, in una terza fase, una offerta completa. "Stiamo pianificando - continua il testo - un rilancio legato alla creazione di valore per il territorio locale e il più possibile basato sui temi della

sostenibilità" prospettando un contributo di Costa nella "direzione della valorizzazione delle bellezze del territorio e del patrimonio storico e paesaggistico della nostra penisola" con un'offerta combinata di crociera con strutture di terra. Secondo uno studio di Deloitte & Touche con l'Università di Genova, il Gruppo Costa ha prodotto in Italia un impatto economico diretto, indiretto ed indotto complessivo di 3,5 miliardi di euro nel 2018 con la creazione di quasi 17 mila posti di lavoro. "Noi ci siamo - conclude Palomba - ma per poter contribuire in modo significativo chiediamo la collaborazione delle Istituzioni nell'elaborazione di linee guida chiare per la ripartenza in sicurezza, incentivi accessibili che rendano più appetibile l'offerta turistica e la ricerca di soluzioni che ci permettano di tornare



presto a navigare". Intanto uno studio dell'agenzia marittima genovese Cemar rileva che l'Italia con le ultime cancellazioni, ha perso quasi 5 milioni e mezzo di passeggeri. Sono diverse infatti le compagnie che in questi giorni hanno annunciato una ulteriore proroga degli stop alle attività, portando l'ammanto nei porti della Penisola a un totale di 2.346 toccate e 5.947.500 passeggeri. Disdette di peso sono innanzitutto quelle arrivate dal gruppo NCL, che per tutti i suoi tre brand - Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Re-

gent Seven Seas Cruises - ha comunicato che le operazioni non riprenderanno fino al prossimo 31 luglio, cancellando così anche diversi viaggi programmati in Italia. Anche Silversea ha spostato la ripresa più in là di un paio di mesi, mentre Windstar si è spinta oltre, fissando una ripartenza scaglionata tra l'inizio di settembre e il luglio del 2021 per le diverse navi della sua flotta. Per i due brand di lusso entra peraltro in gioco ora anche il fattore cantieri, e nello specifico Fincantieri. Silversea in particolare ha fatto sapere di avere cancellato le crociere fissate per agosto e settembre con la Silver Moon, unita in costruzione ad Ancona, la cui consegna - ha detto la responsabile marketing Barbara Muckermann - è stata "ritardata", senza che sia stata confermata una nuova data. La prima nuova partenza della nave dovrebbe avvenire il 2 ottobre. Win-

dstar, dal canto suo, ha imputato la cancellazione di viaggi di varie unità della flotta a "ritardi del cantiere in Italia", evidentemente quelli del gruppo navalmeccanico nel programma di allungamento delle Star Legend e Star Pride. La prima in particolare sarebbe dovuta rimanere nello stabilimento Fincantieri di Palermo fino alla fine di agosto, la seconda secondo i piani iniziali dovrebbe entrarvi verso la fine dell'anno. In base alla nuova programmazione, Star Breeze si farà carico di alcuni itinerari che avrebbero dovuto essere svolti dalle due navi. Il rientro in attività della Star Legend ad oggi è previsto per il 1 marzo del 2021 con itinerari nel Mediterraneo, mentre quello della Star Pride è fissato per il 5 luglio del 2021, con viaggi in Nord Europa. Tornando al gruppo RCCL, oltre a Silversea hanno annunciato nuove date di ripartenza anche la stessa Royal Caribbean Cruises (le attività sue saranno sospese fino a fine luglio, a eccezione di quelle in Cina il cui riavvio è previsto a fine giugno), Azamara e Celebrity, le quali pure ora hanno fissato il riavvio delle operazioni a inizio agosto. Nel computo delle cancellazioni, precisa Cemar, va inoltre annoverato lo stop fino ad agosto delle attività del veliero Club Med 2, che pure avrebbe dovuto raggiungere l'Italia.

Il nuovo regolamento temporaneo consente l'estensione della validità di alcuni certificati e licenze, plauso dell'Ecsa per il provvedimento

Salvo Vaglica

Via libera definitivo del Consiglio Ue a una maggiore flessibilità delle regole comunitarie nel settore dei trasporti, in particolare marittimi, per aiutare le aziende e le autorità portuali a superare la crisi causata dalla pandemia di Covid-19. Il nuovo regolamento temporaneo permette l'estensione della validità di alcuni certificati e licenze, venendo incontro agli operatori e alle amministrazioni nazionali che, a causa delle restrizioni imposte negli ultimi mesi, sono in difficoltà nel rispettare determinate scadenze. Saranno momentaneamente rimandati anche alcuni controlli periodici su strade, ferrovie, vie d'acqua e trasporto merci marittimo, che non sarebbero realizzabili nelle attuali circostanze.

Regole più flessibili per sostenere il settore dei trasporti

Dal Consiglio Europeo è arrivato il via libera definitivo

Per quanto riguarda i porti, maggiore flessibilità sarà garantita nella riscossione da parte degli Stati membri delle tasse per le infrastrutture portuali. Gli emendamenti daranno ai porti la possibilità di rinunciare, sospendere, ridurre o prorogare il pagamento delle tasse dovute dagli utilizzatori fra il primo marzo e il 31 ottobre 2020. Le normative sono state approvate attraverso procedura scritta dal Consiglio Ue e sono entrate in vigore il giorno dopo la loro pubblicazione in Gazzetta ufficiale. Il processo legislativo è an-

cora in corso, invece, per le proposte che riguardano l'aviazione e il settore ferroviario. L'ECSA e i suoi membri hanno accolto con favore l'impegno della Commissione europea e il messaggio centrale sulla necessità di procedere alla riapertura in modo coordinato e ordinato. L'industria apprezza l'impegno dell'Europa a sostegno del turismo e degli operatori del trasporto passeggeri e, in particolare, l'approccio basato sugli obiettivi adottato dal pacchetto. "Il pacchetto invia un

chiaro messaggio agli Stati membri che gli operatori passeggeri devono essere supportati e che devono essere adottate tutte le misure necessarie per mantenere la loro liquidità", ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell'ECSA. "Un'altra condizione chiave per far funzionare il pacchetto è il riavvio dei cambiamenti dell'equipaggio a livello globale e in Europa", ha continuato Dorsman. "L'UE è in una posizione unica per guidare questi sforzi e dare l'esempio da seguire per altre regioni.

Accogliamo pertanto con favore l'impegno della Commissione a essere attiva nel coordinare gli sforzi degli Stati membri dell'UE in modo da garantire che tutti i servizi necessari siano messi in atto a livello nazionale. È essenziale uno stretto coordinamento all'interno della Commissione tra i diversi servizi responsabili dei settori marittimo, aeronautico, terrestre, sanitario, delle strutture ricettive, della polizia e dei controlli alle frontiere, dei visti e degli affari esteri". L'industria, la cui principale priorità è garantire la salute e la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori marittimi, continuerà a collaborare con la Commissione europea per l'attuazione degli orientamenti del pacchetto al fine di assicurare la riapertura sicura e ordinata dei trasporti e del turismo.



GRIMALDI LINES

Short Sea Services

ROTABILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI

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




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



Ecol Sea
SERVIZI PER L'AMBIENTE



MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CISA
RINA
ISO 9001 ISO 14001
BS OHSAS 18001

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

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

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

L'Avvisatore

marittimo

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

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

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

Anno 11 Numero 11 - 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

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

NORD EUROPA

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

AFRICA ORIENTALE

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

SUD AFRICA

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

NORD AMERICA

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

SUD AMERICA

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

SUBCONTINENTE INDIANO

6 GIUGNO	MSC ESHA YY973R	(Msc SICILIA SRL)
13 GIUGNO	MSC ESHA YY974R	(Msc SICILIA SRL)
20 GIUGNO	MSC ESHA YY975R	(Msc SICILIA SRL)
27 GIUGNO	MSC ESHA YY976R	(Msc SICILIA SRL)

TUNISIA

DA PALERMO PER LA GOULETTE

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

2 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

7 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

9 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

14 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

16 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

21 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

23 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

28 GIUGNO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

TURCHIA

DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

1 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

4 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

5 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

8 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

11 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

12 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

15 GIUGNO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

18 GIUGNO 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 Vulcano	12.35 13.00	01.55 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 Milazzo	12.50 14.50	02.20 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 Alicudi	11.55 14.00	15.10
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 Milazzo	12.55 20.30	

IL PORTO DI PALERMO

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

IL PORTO DI TERMINI IMERESE

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

ITINERARI NAVI DI LINEA

GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	
LUNEDI'	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	VENERDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin	
	Ustica	08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines		Tunisi	07.00	Salerno	10.30	Grimaldi Group	
	Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines		Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci	
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci	
	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar	
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Ustica	08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines	
MARTEDI'	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines		
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	Salerno	09.00	Salerno	21.00	Grimaldi Group		
	Ustica	08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines	SABATO	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin	
	Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines		Cagliari	07.30	Cagliari	19.30	Tirrenia-Cin	
	MERCOLEDI'	Napoli	06.45	Napoli	21.00		Tirrenia-Cin	Genova	19.00	Genova	23.59	Grandi N. Veloci
		Genova	19.00	Genova	23.00		Grandi Navi Veloci	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci
Napoli		06.30	Napoli	20.00	Grandi N. Veloci		C/Vecchia	08.00	Tunisi	11.00	Grandi N. Veloci	
Ustica		17.30	Ustica	08.30	Siremar		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	
Ustica		08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines	Ustica	08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines		
Ustica		16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines	Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines		
GIOVEDI'	Salerno	09.00	Salerno	21.00	Grimaldi Group	Salerno	10.00	Salerno	12.30	Grimaldi Group		
	GIORNO <td>Napoli</td> <td>06.45</td> <td>Napoli</td> <td>21.00</td> <td>Tirrenia-Cin</td> <td rowspan="6">DOMENICA</td> <td>Napoli</td> <td>06.45</td> <td>Napoli</td> <td>21.00</td> <td>Tirrenia-Cin</td>	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin	DOMENICA	Napoli	06.45	Napoli	21.00	Tirrenia-Cin
		Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci		Genova	19.00	Genova	sosta	Grandi N. Veloci
		Ustica	08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines		Ustica	08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines
		Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines		Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines
		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Tunisi	15.30	Salerno	20.00	Grimaldi Group
Ustica		08.15	Ustica	08.30	Afo LibertyLines	Tunisi		12.00	C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci	
Ustica	16.30	Ustica	17.30	Afo LibertyLines	Napoli	06.30	Napoli	20.00	Grandi Navi Veloci			
Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	Salerno	09.00	Salerno	sosta	Grimaldi Group			

Cambi doganali

Validi dall'1 al 30 giugno 2020

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,0958
Yen giapponese	117,95
Corona danese	7,4565
Corona svedese	10,9423
Lira sterlina	0,89358
Corona norvegese	11,6775
Corona ceca	27,430
Fiorino ungherese	350,61
Zloty polacco	4,5441
Franco svizzero	1,0584
\$ canadese	1,5211
\$ australiano	1,6653
\$ neozelandese	1,7859
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	7,4419
Dollaro di Singapore	1,5503
Peso Messicano	25,6425
\$ Hong Kong	8,4926

Matteo Gasparato (Uir): "Il segnale importante di un'attenzione convinta del ministero guidato dall'onorevole Paola De Micheli"

In arrivo 45 milioni di euro per gli interporti

I fondi come cofinanziamento a fondo perduto, destinati soprattutto al Sud, saranno erogati tramite un bando

Giacomo D'Orsa

Il ministero dei Trasporti rifinanzia gli interporti (nella foto quello di Catania) con 45 milioni, che saranno erogati tramite un bando di prossima pubblicazione. Queste risorse provengono dal Fondo per gli investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese (2018-2022) e sono destinate al completamento della rete nazionale degli interporti, con un'attenzione a Sud. Saranno erogati come cofinanziamento a fondo perduto oppure con finanza di progetto, con un contributo pubblico non superiore al 60%.

Secondo l'Unione Interporti Riuniti, il bando considererà sette elementi per assegnare le risorse: coerenza dell'intervento con gli strumenti di pianificazione ("Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"); sostenibilità ambientale-energetica e intermodalità finalizzata all'eliminazione di colli di bottiglia e allo sviluppo della retroportualità; opere stradali e ferroviarie per connettere hub portuali e interporti; fattibilità tecnico economica dell'intervento; connessione alla rete Ten-t; attuabilità del progetto in tempi certi; adeguamento fasci di arrivo/partenza, presa/consegna e carico/scarico agli standard europei e conseguente ampliamento dei piazzali.

L'annuncio del ministero dei Trasporti della prossima pubblicazione di un bando per il finanziamento di interventi di completamento della



rete nazionale degli interporti, con particolare riferimento al Mezzogiorno, è certamente un fatto positivo", commenta il presidente dell'Unione Interporti Riuniti, Matteo Gasparato. "Rappresenta il segnale importante di una attenzione convinta del ministero guidato dall'onorevole De Micheli ed è un primo passo per una valorizzazione della rete interportuale italiana, quale asset fondamentale del Paese".

Nei giorni scorsi il presidente degli interporti italiani, Matteo Gasparato, nonché presidente dell'Interporto di Verona, aveva inviato una lettera alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Paola De Micheli, in cui aveva chiesto "di mettere mano presto alla legge di riordino degli interporti, la cui regolamentazione risale a oltre 30 anni fa, anche per non

perdere il vantaggio competitivo rispetto agli altri Paesi europei", ed evidenziato anche che "se in piena 'pandemia' il sistema della circolazione delle merci non ha collassato lo si deve anche perché è stato 'puntellato' dal network delle strutture intermodali e interportuali che hanno continuato a garantire l'operatività". Oggi, gli interporti italiani complessivamente dispongono di circa 32 milioni di metri quadrati di aree e magazzini al servizio della logistica. Circa 65 milioni sono le tonnellate movimentate, oltre 46.000 i treni partiti/arrivati all'anno. Pur potendo esprimere ancora notevoli potenzialità, la rete interportuale rappresenta oggi in Italia circa il 40 per cento del valore aggiunto rispetto a quello attivato da tutte reti nazionali della logistica, compreso il mare.

Diffida della Commissione Europea per sette Paesi

Aree di parcheggio sicure per i camion In Italia mancano le informazioni

nostro servizio

L'Italia e altri sei Paesi dell'Unione Europea (oltre al Regno Unito) non sono in regola con le norme comunitarie relative alle informazioni sulla aree di parcheggio sicure per i veicoli industriali. Lo ha annunciato a maggio 2020 la Commissione Europea, che ha inviato le lettere di costituzione in mora ai Governi di Bulgaria, Estonia, Grecia, Italia, Lettonia, Romania, Slovenia e Regno Unito. Secondo la Commissione, questi Paesi "non hanno reso disponibili in formato digitale, attraverso i punti di accesso nazionali, le informazioni relative alle aree di parcheggio (ad esempio l'ubicazione delle aree di parcheggio e le strutture e i servizi disponibili) e alle aree di parcheggio che forniscono informazioni dinamiche (ad esempio circa la disponibilità di parcheggi o le zone prioritarie)". Quest'obbligo è previsto dal Regolamento delegato (UE) numero 885/2013, adottato nel quadro della direttiva sui sistemi di trasporto intelli-

genti (ITS). In Europa, i conducenti degli automezzi pesanti devono spesso far fronte a un'insufficienza di aree di sosta e d'informazione su tali luoghi; di conseguenza parcheggiano spesso in zone non protette o luoghi non sicuri. I Paesi interessati dispongono ora di quattro mesi per rispondere alla lettera di costituzione in mora, trascorsi i quali la Commissione potrà decidere di adottare un parere motivato.

Sempre in tema di autotrasporto, la Commissione ha anche deferito alla Corte di Giustizia Cipro, i Paesi Bassi e il Portogallo perché non hanno aggiornato i loro registri delle imprese, cosa che avrebbero dovuto fare entro il 30 gennaio 2019, come richiesto dal Regolamento di esecuzione (UE) 2016/480 della Commissione. Questi registri permettono di scambiare le informazioni sulle imprese di autotrasporto tra gli Stati membri per garantire l'applicazione delle regole comunitarie e la concorrenza leale tra gli operatori.

Grimaldi e Grendi pronti a impugnare il provvedimento

Prorogata la convenzione Tirrenia-Cin per la continuità territoriale con le isole



Marco Di Giovanni

Nel testo del Decreto Legge Rilancio pubblicato in Gazzetta Ufficiale c'è, rispetto alle bozze circolate nei giorni precedenti, una novità non irrilevante per i trasporti marittimi che riguarda la proroga della convenzione pubblica per la continuità territoriale con le isole maggiori e minori affidata a Tirrenia Cin. L'articolo 205 intitolato "Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori" recita: "Al fine di evitare che gli effetti economici derivanti dalla diffusione del contagio da Covid-19 sulle condizioni di domanda e offerta di servizi marittimi possano inficiare gli esiti delle procedure avviate [...] l'efficacia della convenzione stipulata per l'effettuazione di detti servizi [...] è prorogata fino alla conclusione delle procedure [...] e comunque non oltre la data del 18 luglio 2021".

Lo stesso articolo aggiunge che l'efficacia della disposizione "è subordinata all'autorizzazione della Commissione Europea". Dunque la novità è rappresentata per prima cosa dal termine della proroga della convenzione pubblica, che non è più di dodici mesi a decorrere dal termine dello stato di emergenza Coronavirus ma è fissato in ogni caso non oltre il 18 luglio 2021 (un anno dopo la scadenza finora prevista).

Su questa misura, però, c'è già chi promette battaglia. Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Grimaldi

Group, nelle scorse settimane aveva pubblicamente annunciato che avrebbe fatto ricorso all'Autorità Antitrust se fossero stati concessi (sia in Italia che in altri Paesi esteri) aiuti a compagnie di traghetti in difficoltà che potessero generare disparità di trattamento fra gli operatori. Oltre a Grimaldi, anche Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, si è mostrato contrario al provvedimento e ha dichiarato: "La proroga di dodici mesi della convenzione a Tirrenia-Cin è insensata e devastante per gli equilibri economici dei trasporti verso la Sardegna", aggiungendo che "oggi i servizi essenziali di collegamento da e per le isole maggiori sono garantiti da una molteplicità di operatori privati, su tutte le tratte. Spero che la Commissione Europea intervenga. Altrimenti lo faremo noi: ci sono tutte le condizioni per eccepire l'illegittimità di un contributo che distorce chiaramente la concorrenza". Le sue parole lasciano pochi dubbi sulla possibilità che il vettore concorrente di Tirrenia Cin intenda rivolgersi al Tar del Lazio o nuovamente all'Antitrust. Nuovamente perché Grendi, insieme a Grimaldi Euromed e agli autotrasportatori Luciano e Trans-Isole, aveva dato il via al procedimento per abuso di posizione dominante sulle linee fra Italia continentale e Sardegna risultato alla fine con una condanna la cui sanzione, in attesa della sentenza d'appello del Consiglio di Stato, è ancora in attesa di ricalcolo da parte dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato.

La nota: le aziende hanno bisogno di poter contare subito sulla liquidità aggiuntiva

"Semplificare il credito alle imprese"

Appello delle associazioni confindustriali di meccanica e mecatronica

Bianca Longo

Le associazioni confindustriali di metalmeccanica e mecatronica lanciano un appello per semplificare e velocizzare l'erogazione del credito alle imprese di tutto il sistema industriale. Anifa, Anie, Anima, Assofond, Assomet, Federmeccanica, Federmacchine, Federunacoma e Ucim-Sistemi Per Produrre in una nota congiunta spiegano "In un quadro così complesso come quello creato dalla crisi attuale - spiegano in una nota - è innegabile che la maggior parte delle imprese della filiera della metalmeccanica si trovi ad affrontare una fase molto delicata, che fin dai primi giorni di lockdown ha fatto emergere la necessità immediata

di interventi a supporto della liquidità, affinché le aziende potessero far fronte al crollo della domanda e del fatturato".

"Le misure di garanzia varate con il Decreto Liquidità, tuttavia, non hanno ancora, nel loro complesso, prodotto pienamente gli effetti tempestivi invocati: le imprese hanno bisogno di poter contare subito sulla liquidità aggiuntiva. Occorre pertanto agire sia per semplificare al massimo le procedure di concessione della garanzia, sia per velocizzare l'erogazione del credito. Gli strumenti di garanzia possono poi essere ancora potenziati e ne va assicurata la continuità nei prossimi mesi attraverso stanziamenti congrui, che consentano alle imprese di tutte le di-

mensioni di beneficiare delle agevolazioni dello Stato. Inoltre, con riferimento alla moratoria, riteniamo indispensabile che - in aggiunta a quella di legge introdotta per la PMI dal Decreto Cura Italia - sia previsto un intervento anche per le imprese di medio grande dimensione, che consenta loro di beneficiare delle flessibilità di recente annunciate dall'Autorità Bancaria Europea sul trattamento delle flessibilità moratorie". "Questi interventi - concludono - sono necessari per scongiurare il rischio di una perdita di competitività da parte del sistema industriale italiano, soggetto ad un'agguerrita concorrenza internazionale, evitando asimmetrie rispetto alle filiere industriali di altri Paesi europei".

Ad aprile registrato un calo del 61,7% nel rilascio dei libretti di circolazione di nuovi autocarri

Crollano le vendite dei veicoli industriali

L'a crisi innescata dalle misure di contenimento della pandemia da COVID-19 ha portato, ad aprile, ad un vero e proprio picco negativo per il mercato degli autocarri e dei veicoli trainati, già pesantemente colpiti nel precedente mese di marzo.

La crisi ha messo alla prova anche la filiera produttiva dei veicoli industriali, che ha ripreso a pieno ritmo le attività solo il 4 maggio scorso, contestualmente alla riapertura dei concessionari e delle reti di vendita su tutto il territorio nazionale e alla ripartenza delle attività delle motorizzazioni provinciali. Lo stop produttivo avrà chiaramente effetti sulle previsioni di consegna dei veicoli. Il DL rilancio stabilisce una proroga al 31 dicembre specifica per i beni acquistati con i benefici del superammortamento, mentre il DL Cura Italia e Liquidità, nelle previsioni di proroga dei termini degli atti amministrativi, si applicheranno per quantificare la proroga delle consegne

delle risorse autotrasporto.

L'ultimo dato complessivo rilevato da ACEA, l'Associazione europea dei Costruttori di autoveicoli, lo scorso 11 maggio, fa riferimento a una perdita di produzione di 2,4 milioni di autoveicoli (tutte le tipologie) in UE (UK compreso) - di cui oltre 159.000 in Italia - per effetto di una chiusura degli impianti produttivi europei della durata media di 29 giorni lavorativi (41 in Italia).

Ad aprile 2020 sono stati rilasciati 905 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-61,7% rispetto ad aprile 2019) e 581 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-70,7%), suddivisi in 39 rimorchi (-69,5%) e 542 semirimorchi (-70,7%).

Nei primi quattro mesi dell'anno si contano 6.294 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 26% in meno del periodo gennaio-aprile 2019, e 3.492 libretti di circolazione di nuovi rimor-

chi e semirimorchi pesanti (-47% rispetto a gennaio-aprile 2019), così ripartiti: 285 rimorchi (-45,5%) e 3.207 semirimorchi (-47,1%).

Nello specifico, per le vendite di autocarri nel 1° quadrimestre, il calo è stato più accentuato nelle aree del Nord-Ovest (-39%) e del Nord-Est (-32%), mentre nelle regioni del Centro e Sud la flessione è stata più contenuta, -12%.

Guardando ai rimorchi, nei primi quattro mesi del 2020, le marche estere perdono il 54% del mercato, mentre le marche nazionali contengono la perdita al 36%. Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg ad aprile registra 157 nuove unità, con un decremento del 32%. Nel mese, si registra una crescita solo per i minibus (+59,1%), mentre chiudono il mese in flessione a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-34,9%), gli autobus e midibus turistici (-47,5%) e gli scuolabus (-52,2%).

Completate la bonifica e la messa in sicurezza del bacino da 150 mila tonnellate, si attende la gara per concludere i lavori

Cantiere navale, lavoro sicuro fino al 2022

Fincantieri garantisce per lo stabilimento palermitano commesse e occupazione per almeno due anni

Michelangelo Milazzo

Lo stabilimento palermitano di Fincantieri naviga con il vento in poppa: carichi di lavoro garantiscono almeno fino al 2022. Una buona notizia che arriva dal tavolo di confronto tra sindacati e azienda sui carichi di lavoro. "Le commesse attive riusciranno a mantenere impegnato l'intero organico dei lavoratori e l'indotto, almeno fino a una grossa parte del 2022", fanno sapere dalla Fiom. Al cantiere c'è fermento. Manca poco all'uscita dal bacino di 400 mila tonnellate della Star Breeze di Windstar.

Definiti i lavori di allungamento di 26 metri e della sostituzione dell'apparato motore con uno a basso impatto ambientale, la nave da crociera, in ritardo nel ruolino di marcia dei lavori per la bonifica a causa del ritrovamento di amianto a bordo e della successiva emergenza sanitaria da Covid-19, prenderà il largo e farà posto alla Star Legend. La seconda delle tre navi della commessa Windstar (l'ultima che entrerà al Cantiere è la Star Pride), non appena arriverà nel porto di Palermo verrà fatta ormeggiare in un'area distante dal Cantiere, nel molo Martello, dove una ditta specializzata effettuerà lavori di bonifica prima dell'ingresso in ba-



cino. Nel frattempo, le tute blu del Cantiere navale si apprestano a varare, entro fine mese, un troncone di nave da crociera che sarà inviato a Monfalcone. A seguire comincerà la lavorazione di un altro troncone per una nave da crociera in costruzione a Marghera.

Intanto è tornata l'acqua nel bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate nello stabilimento Fincantieri di Palermo. Il primo step di lavori che riguardava la bonifica, la messa in sicurezza e il consolidamento delle paratoie in cemento armato e del fon-

dale, è stato completato dalla ditta Trevi. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha dato l'ordine di allagare l'infrastruttura per proteggerla dalle intemperie, in attesa della gara di circa 80 milioni, si pensa che sarà pubblicata già a settembre, per i lavori conclusivi. Ma danno notizia i sindacati dei metalmeccanici, che hanno partecipato alla conferenza call con il presidente dell'Autorità Portuale, Pasqualino Monti. Procedono intanto i lavori, per la costruzione della banchina di trecento metri accanto il bacino di 400mila

tonnellate. Ad ottobre è previsto il ritorno crociera a Palermo. Spazio anche a Termini Imerese, dove i lavori del nuovo porto stanno rispettando la tempistica e dovrebbero concludersi entro il prossimo anno. "Una volta completato il bacino da 150mila tonnellate - dicono Angela Biondi e Francesco Foti, della segreteria Fiom Cgil di Palermo - nello stabilimento torneranno le costruzioni di navi, come la stessa Fincantieri ha detto in occasioni di incontri pubblici. Il Cantiere navale avrà a disposizione le infrastrutture adatte per

portare avanti le tre missioni produttive per ogni tipo di nave: costruzioni, manutenzione e trasformazione. Apprezziamo il dialogo e il lavoro del presidente Monti e chiediamo alle istituzioni un maggiore supporto per dare forza all'unico agglomerato industriale rimasto a Palermo".

Non si scioglie ancora il nodo che riguarda i vecchi bacini galleggianti di carenaggio, di 52 e 19 tonnellate, ormai considerati relitti, che ancora rimangono nello specchio d'acqua del porto di Palermo e, come ha più volte rilevato l'Autorità portuale, sono di intralcio alla navigazione delle grandi navi da crociera e rappresentano anche un ostacolo per alcune aree produttive del Cantiere, e vanno rimossi. Ma non è ancora chiaro cosa voglia fare la Regione, proprietaria di bacini, delle due infrastrutture: fare un mega bacino (progetto ormai datato che non si che fine ha fatto) o alienarli. "Purtroppo, la Regione non sta mantenendo gli impegni sulla costruzione di un nuovo bacino di carenaggio - concludono i due sindacalisti della Fiom - una struttura fondamentale per il rilancio dello stabilimento. Nei prossimi giorni riscriveremo al presidente Musumeci per avere fatta chiarezza su cosa la Regione intenda fare".

Solidarietà di Trasportounito ai sindacati confederali del settore per respingere il tentativo di dumping

Allarme autotrasporto container "Tariffe e lavoro fuori controllo"

Daniilo Giacalone

Il mondo italiano dell'autotrasporto, dalle piccole e grandi imprese agli autisti e ai dipendenti, non ha altra scelta se non quella di respingere al mittente il tentativo in atto di dumping tariffario sui trasporti container. Trasportounito dichiara solidarietà ai sindacati dei dipendenti che hanno sollevato i rischi sulla sicurezza stradale derivanti dalle gare al ribasso tariffario ed evidenzia come l'insuccesso, ad oggi, del Tavolo di confronto sulle regole del trasporto contenitori, penalizzato dall'assenza degli spedizionieri e nel quale sono coinvolti i grandi gruppi armatoriali internazionali, nasconde precise volontà e responsabilità: la volontà dei grandi carrier di "fare il bello e il cattivo tempo" in un Paese fragile come l'Italia, la responsabilità del Governo nella figura della Ministra dei Trasporti, che non ha raccolto i reiterati

segnali di allarme lanciati dal mondo del trasporto su gomma, e non ha mai risposto alle richieste di un confronto formulate da tutti gli operatori partecipanti al tavolo container.

Secondo Trasportounito quella che oggi si è aggravata in modo devastante, era già una situazione fuori controllo testimoniata da ben venti riunioni al Tavolo di confronto sull'autotrasporto container senza che si sottoscrivessero alcun accordo, ancorché parziale. "Oggi i rischi di perdere il controllo - sottolinea Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito - sono altissimi. L'impatto di un blocco dei trasporti container avrebbe conseguenze gravissime sui porti, gli interporti, le strutture logistiche e intermodali oltre che sulle stesse aziende di autotrasporto e sull'intero sistema produttivo del Paese. Il tutto con conseguenze imprevedibili sull'assetto sociale del Paese". Trasportounito chiede un'immediata



assunzione di consapevolezza e di responsabilità da parte di tutti gli operatori della filiera e dello stesso Governo.

La polemica era scoppiata anche a Genova dove sulla richiesta annunciata da alcuni committenti agli autotrasportatori di ridurre le tariffe del trasporto stradale di container sonocesi in campo i sindacati confederali che in questo caso appoggiano le associazioni dell'autotrasporto. In una nota Fit Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti comunicano di avere scritto una lettera ad Assagenti Genova e alle principali

compagnie di trasporto, spiegando che "le organizzazioni sindacali sono state informate che in occasione dei nuovi bandi alcune società sono intenzionate a chiedere una ulteriore riduzione delle tariffe contestualmente ad un allungamento dei tempi di pagamento per il servizio effettuato". I sindacati aggiungono che "dalle aziende di trasporto merci su gomma rispettose delle regole, ci è stata segnalata la preoccupazione di non riuscire più a garantire stabilità occupazionale per i propri dipendenti, il rispetto delle regole e ovviamente gli utili aziendali".

Pesca

Sostegno della Regione per imprese e marittimi

Per le imprese e i loro equipaggi in arrivo il sostegno economico dalla Regione attraverso il fondo di solidarietà della pesca. È a risposta alle richieste provenienti dalle marinerie siciliane di maggiore attenzione al comparto che necessità di aiuti alla ripresa per superare la crisi causata dall'emergenza Covid 19. Sono alcuni dei contenuti discussi nel corso di una riunione a Sciacca tra rappresentanti della marineria, il componente della Commissione Bilancio dell'Ars Sergio Tancredi, il deputato Matteo Mangiacavallo e Giuseppe Messina, segretario regionale Ugl. "Abbiamo sostenuto in Commissione Bilancio prima ed in Aula dopo la norma del governo regionale che aveva inizialmente appostato 10 milioni di euro e che abbiamo portato a 30 milioni - afferma Mangiacavallo - sostenendola con una relazione tecnica che ha indicato il reale fabbisogno del settore per aiutare armatori e pescatori".

L'ente ha adottato un manuale, scaricabile da internet, basato sulle linee guida approvate dall'ultima conferenza Stato-Regioni

Subacquea industriale, riparte l'attività formativa pratica del Cedifop

Manos Kouvakis

Dopo un lungo periodo di inattività e di un altrettanto lungo di formazione a distanza FAD, conseguenza del Covid-19, ora è giunto il tempo per gli allievi del corso per Operatore Tecnico Subacqueo del CEDIFOP, di ritornare a fare immersioni.

Il primo via è stato dato dal documento "Nuovo coronavirus SARS-CoV-2 - Linee guida per la riapertura delle Attività Economiche e Produttive" del 22 maggio 2020, stilato a Roma nell'ultima riunione della Conferenza Stato-Regioni. Nel documento, due pagine sono dedicate a dare una serie di indicazioni da applicare alle attività formative da realizzare nei diversi contesti (aula, laboratori e imprese) compresi gli esami finali (teorici e/o pratici), le attività di verifica, di accompagna-

mento, tutoraggio e orientamento in gruppo, nell'ambito del sistema educativo e formativo regionale.

Tutte le raccomandazioni del documento, erano già inserite nel manuale del CEDIFOP, scaricabile anche dal sito dell'Ente, pubblicato sia in lingua italiana sia in lingua inglese (in quanto il corso del CEDIFOP è frequentato anche da due allievi Greci e un allievo Russo), dal titolo "Procedure operative sulla prevenzione e riduzione del rischio Covid-19 durante esercitazioni pratiche all'aperto, nei corsi di formazione professionale nel settore della metalmeccanica subacquea".

Il manuale del CEDIFOP, è stato elaborato con l'intento di elencare procedure HSE pratiche da adottare e da integrare alle procedure operative già in uso nel centro, durante le fasi di addestramento pratico ed all'aperto, nel

settore della formazione professionale della subacquea industriale, al fine di mitigare i rischi relativi all'emergenza Covid-19.

In accordo con le disposizioni delle Autorità Nazionali e Regionali, il manuale prevede una serie di regole da adottare con la ripresa delle attività subacquee e i comportamenti corretti da tenere. Oltre alle indicazioni standard come la rilevazione della temperatura corporea; l'utilizzo di soluzione idroalcolica per l'igiene delle mani, la registrazione di un elenco dei soggetti che partecipano alle attività per un periodo di 14 giorni, al fine di consentire alle strutture sanitarie competenti di individuare eventuali contatti; il mantenimento di almeno 1 metro di distanza tra gli utenti; l'utilizzo di appositi DPI e di procedure per igienizzare le attrezzature, è prevista anche la compilazione di due apposite

check list di cui una giornaliera, che garantiscono un alto livello di controllo e prevenzione.

Considerando che le attività pratiche del corso sono interamente svolte in spazi esterni, con un gruppo omogeneo, la valutazione del rischio è medio-basso calcolando fattori come Esposizione, Prossimità ed Aggregazione.

Il manuale del CEDIFOP fa un preciso distinguo delle procedure da adottare per i corsi che prevedono l'iscrizione presso una Capitaneria di Porto (OTS) e per i corsi di specializzazione successivi all'OTS, che prevedono l'iscrizione al Repertorio telematico presso l'assessorato al lavoro della regione Siciliana, per i livelli Inshore e Offshore, elencando le procedure da adottare per attività che coinvolgono imbarcazioni, camere iperbariche e impianti di saturazione

per l'alto fondale. Una parte del manuale riguarda la gestione di un eventuale primo soccorso e RCP, in caso di emergenza, con una serie di norme utili per intervenire, soccorrendo le vittime e proteggendo anche i soccorritori da potenziale contagio.

Diversi gli esperti che hanno collaborato alla stesura del manuale, fra questi commercial diver iscritti nel repertorio telematico previsto dalla legge 07/2016 come inshore diver o offshore air diver /TOP UP, medici, consulenti in materia di Salute e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro, un commissario capo trainers instructor heliox/trimix 100, un Ispettore della Guardia Costiera, un esperto equipaggiamenti subacquee per immersione militare e professionale, un avvocato di diritto marittimo e connesse implicazioni infortunistiche ed ambientali ed altri.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gen/ aprile 2020 (in tonn.)	
	Totale Imb./Sbar. di Palermo e Termini Imerese
TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE	2.385.360
MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:	71.077
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	71.077
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	0
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:	227.770
Cereali	18.538
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	209.232
Altre rinfuse	-----
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:	2.086.513
Contenitori	50.634
Ro/ro	2.035.879
Altri	-----
NAVI	2.440
ARRIVI + PARTENZE: -----	
PASSEGGERI	203.496
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	6.973
TRAGHETTI:	143.127
CROCIERISTI	53.396
HOME PORT:	5.488
TRANSITI:	47.908
N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)	4.365
N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.	888
N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U.	3.477
N° CONTENITORI (TOTALE)	-----
N° CONTENITORI VUOTI	-----
N° CONTENITORI PIENI	-----

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



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

Si tratta di 7 fabbricati, l'appalto aggiudicato alla “Patriarca Group srl” di Comiso

Porto di Palermo, nuove demolizioni

Antonio Di Giovanni

Abbattere giù gli immobili che ostacolano la vista del mare ad esclusione delle palazzine che ospitano la Capitaneria di Porto e l'Agenzia delle Dogane, in corrispondenza del Varco Sannuzzo. Con questo obiettivo l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha affidato i lavori per la demolizione di 7 immobili “totalmente privi di valore storico e/o architettonico, ubicati presso il porto di Palermo – si legge nel bando - costruiti nell'ultimo quarantennio in modo disordinato senza seguire alcuna specifica tipologia costruttiva e con destinazione d'uso diversa da quella (impropria) alla quale sono oggi adibiti”. Ad aggiudicarsi la gara è stata la “Patriarca Group srl” di Comiso che ha offerto un ribasso del 38,789% su una base d'asta di 674.610 euro, oltre a 9.387 euro per oneri della sicurezza non soggetti a ribasso. I lavori dovranno concludersi in 120 giorni dalla data di consegna con la pavimentazione dell'area.

“Nell'ambito del processo di riqualificazione del fronte a mare urbano l'AdSP, allo scopo di “riconfigurare” integralmente il “water front” del Porto di Palermo, ha previsto la realizzazione di un intervento di complessiva riqualificazione dell'intera area prospiciente la Calata Marinali estesa fino al limite dell'area portuale sulla via Crispi che si stende dal Varco Sannuzzo al Varco Santa Lucia, interessando nella sua interezza anche il Molo Piave” si legge nella relazione tecnica.

Nell'area interessata ci sono complessivamente 17 edifici, di cui due già demoliti: si tratta dell'hangar Osp, con una superficie coperta di 522 metri quadrati, e dell'hangar Portitalia, con una superficie coperta di circa 190 metri quadrati. Con il nuovo appalto saranno demoliti l'ex sala pompe, il magazzino frigo, il locale ormeggiatori, gli uffici GNV, il deposito bagagli, l'ex “bar del porto” (nella foto) e il basamento del capannone “Atlantica” per una superficie complessiva stimata di 2.673 metri quadrati.



Le demolizioni, come detto, rientrano nel più ampio progetto di recupero del water front che si baserà sui risultati del concorso internazionale di idee bandito nel 2018 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale per potenziare il porto di Palermo e aggiudicato al raggruppamento guidato dalla società Valle 3.0 di Roma, del quale fanno parte

E.T.S. spa Engineering and Technical Service, De Biasio Progetti e Hipro. Il bando prevedeva la progettazione di due nuovi terminal, uno crocieristico e l'altro Ro-Ro, e di un edificio che funzioni da interfaccia tra la città e il porto. Mitigare il ruolo del porto come infrastruttura, riportare funzioni urbane sul fronte mare sono gli obiettivi dei progettisti. Delicata la progettazione dell'edificio su via Crispi (che deve contenere gli uffici delle compagnie di navigazione, la biglietteria e altre funzioni più “urbane”). Si tratta di un edificio che ha il difficile compito di mitigare l'effetto barriera della strada che divide la città dal porto (appunto via Crispi) e di ricucire la relazione città-mare. Per esso il team vincitore ha pensato ad una sequenza di edifici con proporzioni che riprendono quelle della morfologia urbana tradizionale di Palermo.

unicef



SICILY
PORT
INFORMER

L'Avvisatore
marittimo



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



Avvisatore Giuridico



In seguito all'approvazione della legge 689/1981 quasi tutte queste violazioni nel nostro Paese sono state depenalizzate

Contravvenzioni e illeciti amministrativi

Sanzionano comportamenti contrari a disposizioni di carattere amministrativo in materia di navigazione

Ambra Drago

Le contravvenzioni sanzionano comportamenti contrari normalmente a disposizioni di carattere amministrativo in materia di navigazione.

In seguito alla L. 689/1981 quasi tutte queste violazioni, prima previste come Contravvenzioni, sono sanzionate in via amministrativa (depenalizzazione), dando luogo alla diversa categoria degli illeciti amministrativi, da porre accanto alle contravvenzioni. Passiamo ad analizzare gli interessi protetti da questo tipo di sanzioni. Esistono norme del codice della navigazione (art. 1161-1164) volte alla repressione delle violazioni delle disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione, per provvedere alla tutela dell'interesse pubblico all'inviolabilità del demanio marittimo e aeronautico.

L'art. 1161 prevede come reato l'arbitraria occupazione di uno spazio del demanio marittimo o aeronautico o delle zone portuali della navigazione interna e l'insosservanza dei limiti stabiliti per la proprietà privata in prossimità del demanio. L'art. 1162 sanziona amministrativamente l'estrazione di arena o altri materiali nell'ambito del demanio marittimo effettuata senza concessione.

L'art. 1164 pone una norma sanzionatoria in bianco, punendo chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento dell'autorità sull'uso del demanio marittimo o aeronautico o delle zone portuali della navigazione interna. Gli art. 1165-1175, sono diretti a garantire il rispetto della potestà amministrativa per quanto concerne



l'ordinamento e la polizia dei porti e degli aeroporti e l'osservanza delle norme poste per la sicurezza della navigazione, per l'esplicazione della normale attività nei porti, nonché per la tutela dei beni pubblici stessi nell'ambito delle predette zone.

L'art. 1166 vieta il getto dei materiali e interrimento dei fondali. L'art. 1168 invece vieta la pesca abusiva nei porti.

L'art. 1174 pone, nel primo comma, una norma sanzionatoria in bianco, punendo chi non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento dell'autorità. Il secondo comma, sanziona l'insosservanza di un provvedimento in materia di circolazione nell'ambito del demanio marittimo od aeronautico.

Le norme che disciplinano l'insosservanza delle disposizioni sull'assunzione della gente di mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo (art. 1178-1180), ne mirano a garantire la regolarità e legalità al fine di realizzare l'interesse pubblico al-

l'esatto adempimento delle prescrizioni di legge, che si risolvono al tempo stesso in protezione dei lavoratori.

L'osservanza delle disposizioni sulla costruzione e sulla proprietà della nave o dell'aeromobile è garantita dagli art. 1182-1184, che, mirano ad assicurare che le navi e gli aeromobili siano costruiti o riparati da persone che diano completa garanzia tecnica e, inoltre, che siano pienamente rispettate le disposizioni poste dalla legge o emanate dall'autorità competente in ordine alla costruzione, alla proprietà, all'iscrizione ed alla nazionalità delle navi e degli aeromobili. Le norme relative alle violazioni concernenti le disposizioni sulla polizia della navigazione (art. 1186-1214) e sulla sicurezza della navigazione (art. 1215-1282) sanzionano le insosservanze degli adempimenti di maggiore rilievo attinenti alle condizioni per il compimento di attività di interesse pubblico della sicurezza della navigazione.

tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Giurisdizione sullo straniero

Corte di Cassazione
Sez. U., Sentenza n. 22883 del 04/11/2011
Presidente: Vittoria P. Estensore; Rordorf R. Relatore: Rordorf R. P.M. Iannelli D. (Parz. Diff.)
Soc. Generale del Latte Derivati General (Zappacosta) contro Inalpi Spa ed altri (Nobiloni ed altro)
(Rigetia e dichiara giurisdizione, App. Torino, 05/05/2009)

- IN GENERE - Vendita internazionale con trasporto di merci - Convenzione di Vienna - Individuazione - Consegnata al primo vettore - Rilevanza - Patto di deroga - Ammissibilità - Rilevanza - Condizioni - Mera pattuizione della clausola C&F - Esclusione - Fondamento.

Tratt. Internaz. 11/04/1980 art. 31 com. 1 lett. A,
Legge 11/12/1985 num. 765,
Cod. Civ. art. 1470

GIURISDIZIONE CIVILE - STRANIERO (GIURISDIZIONE SULLO)



Ai fini dell'individuazione del giudice munito di giurisdizione, in tema di vendita internazionale implicante trasporto di merci, per luogo della consegna deve intendersi - in conformità al disposto dell'art. 31, primo comma, lettera a), della Convenzione di Vienna 11 aprile 1980, ratificata con la legge 11 dicembre 1985, n. 765 - quello nel quale i beni sono trasmessi al primo vettore, indipendentemente dall'indicazione del luogo di destinazione finale della

merce, salva soltanto la deroga ad opera di una diversa clausola contrattuale stipulata dalle parti che valga ad individuare altrimenti il luogo della consegna; resta, peraltro, a tal fine, irrilevante l'eventuale pattuizione della clausola "C&F", secondo cui i costi di noleggio della nave e gli altri oneri di trasporto sono a carico della parte venditrice, poiché tale clausola non implica lo spostamento convenzionale del luogo di consegna.

CESDIMA
Centro siciliano per gli studi di diritto marittimo ed aereo
c/o Stazione Marittima
90139 Palermo
tel. - fax 091.320040

L'Avvisatore
Marittimo
ADESSO È ANCHE ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE
WWW.AVVISATORE.COM

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

LIBERTYlines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE

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 s.r.l.
Impresa portuale
Porto di Palermo
via Francesco Crispi Banchina Puntone
Tel. 091.361060/61 - Fax 091.361581
Porto di Termini Imerese

Regione siciliana
Centro Studi C.E.D.I.F.O.P.
Corsi di formazione O.T.S.
Operatore tecnico subacqueo
Attestato valido per iscrizione al registro dei sommozzatori presso la Capitaneria di porto

Assessorato regionale al Lavoro

Telefoni
3383756051
3387386977
091426935