



L'Avvisatore

1 luglio 2022

marittimo

EURO
OMPIGGIO



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

CARONTE & TOURIST



LIBERTY lines
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA



Callarme emerge da due studi di Rina e Assarmatori: i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni di euro all'anno

Rischio tsunami sulla flotta ro-ro italiana

Nuove norme Imo sulle emissioni e pacchetto Fit for 55, il 73% dei traghetti fuori legge entro tre anni

Port Authority

Cantieristica navale, sbloccati 50 milioni



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Il 73% della flotta ro-ro italiana rischia di essere fuori legge e i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni di euro all'anno. Un vero e proprio tsunami si sta per abbattere sulla flotta italiana di navi ro-ro e traghetti a causa dell'applicazione delle nuove norme Imo sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto Fit for 55. Ciò significa che alcune iniziative messe in campo per favorire la sostenibilità ambientale rischiano di mettere in crisi il trasporto marittimo, con impatto in particolare sui collegamenti con le isole. Lo dimostrano due studi, uno realizzato da Rina per Assarmatori sull'applicazione alla flotta ro-ro pax italiana delle

misure adottate dall'Imo per il raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 per carico trasportato previste per il 2030, l'altro elaborato da Assarmatori sull'impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci per le isole maggiori e minori e alle Autostrade del Mare. Dalle simulazioni eseguite si evince che la sola applicazione dell'Ets potrà impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi RoRo-Pax impiegate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per la Sardegna e per le Autostrade del Mare.



a pagina 3

Approvata l'estensione dello scambio agli scarichi del trasporto marittimo

Emissioni, il Parlamento europeo frena sul sistema Ets

Le associazioni armatoriali si dichiarano soddisfatte

Sebastiano D'Agostino

Il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione sulla riforma del sistema di scambio delle emissioni Ue, l'Ets. Rispetto alla proposta della Commissione, gli eurodeputati chiedono che la riduzione delle emissioni dei settori Ets sia più graduale nella fase iniziale per accelerare in quella finale, arrivando a un taglio della CO2 del 63% al 2030.



La Commissione chiedeva il 61%. Approvata l'estensione del sistema alle emissioni del trasporto marittimo, passa anche l'Ets specifico per edifici e trasporti, ma solo per le aziende. Per l'associazione degli armatori europei la posizione degli eurodeputati è la benvenuta in quanto un elemento chiave della posizione del Parlamento è l'applicazione del principio "chi inquina paga".

a pagina 2

In campo la Direzione Marittima della Sicilia Occidentale

Via all'operazione "Mare Sicuro" anche nel litorale tra Cefalù e Gela

Giacomo D'Orsa

Come ogni anno, nell'ambito del più ampio dispositivo nazionale approntato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, la Direzione Marittima della Sicilia Occidentale il 18 giugno ha avviato l'operazione "Mare Sicuro 2022" nelle coste da Cefalù a Gela.

Armatori mondiali

Emanuele Grimaldi primo italiano al timone dell'Ics

Salvo Vaglica a pag. 2

a pagina 5

Sicilia occidentale, gara da 102 milioni di euro per 15 anni

Rimorchio portuale, c'è il bando

Bianca Longo

Published il bando da 102 milioni di euro del ministero delle Infrastrutture per la concessione di 15 anni per il servizio di rimorchio portuale nei porti e nelle rade di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Porto Empedocle, Gela e Licata. La pubblicazione della gara è arrivata dopo un complesso iter istruttorio.

a pagina 5

L'Avvisatore
Marittimo

È ON LINE
CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Il X Rapporto Unioncamere-Istituto Tagliacarne: tra il 2019 e il 2021 crescita del 2,8%

La pandemia non frena l'economia del mare

Michelangelo Milazzo

Le imprese del sistema mare aumentano negli anni della pandemia con una crescita trainata dal settore della sostenibilità. Il settore nel suo complesso produce un valore aggiunto complessivo che raggiunge i 136 miliardi di euro, pari al 9,1% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale. Da lavoro a oltre

920 mila addetti e dimostra una crescita imprenditoriale nell'ultimo biennio (2019-2021) del +2,8%, con un saldo di +6.106 imprese, in controtendenza rispetto alla contrazione del totale dell'economia (-0,4%). Sono i dati del X Rapporto sull'Economia del Mare, realizzato da Unioncamere e dal Centro Studi Tagliacarne.



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

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

Positive le reazioni di Ecsa, Confitarma, Assarmatori e Alis, no dagli autotrasportatori: "Misura totalmente incomprensibile"

Emissioni, il Parlamento europeo frena sull'Ets

Riduzione più graduale nella fase iniziale, sì all'estensione del sistema di scambi ai trasporti marittimi

Sebastiano D'Agostino

Il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione sulla riforma del sistema di scambio delle emissioni Ue, l'Ets. Rispetto alla proposta della Commissione europea, gli eurodeputati chiedono che la riduzione delle emissioni dei settori Ets sia più graduale nella fase iniziale per accelerare in quella finale, arrivando a un taglio della CO2 del 63% al 2030 rispetto al 2005. La Commissione chiedeva il 61%. Si anche all'estensione del sistema alle emissioni del trasporto marittimo, poi approvata dal Consiglio dei ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea.

Per l'associazione degli armatori europei la posizione espressa dagli eurodeputati sulla revisione del sistema ETS, in vista dei negoziati con il Consiglio europeo, è la benvenuta in quanto - ha specificato l'European Community Shipowners' Association (ECSA) - «un elemento chiave della posizione del Parlamento è l'applicazione del principio "chi inquina paga", assicurando l'obbligatorietà trasferimento dei costi dell'ETS agli operatori commerciali delle navi attraverso clausole contrattuali. L'ECSA - ha precisato inoltre l'associazione - accoglie con favore anche la proposta del Parlamento di creare un fondo settoriale e di destinare il 75% delle entrate generate dal tra-



sporto marittimo alla transizione energetica del settore».

Confitarma, accodandosi ad Ecsa, ha fatto inoltre notare come "il campo di applicazione è stato esteso a emissioni di metano e ossido di azoto oltre alle emissioni di CO2 (entro la fine del 2024, la Commissione dovrà valutare l'estensione ad altri gas serra); navi tra 400 e 5000 GT a partire dal 2027; 100% dei viaggi internazionali da/per l'UE a partire dal 2027, se il Paese terzo non ha istituito un sistema equivalente al sistema ETS dell'UE; 100% dei viaggi se la distanza tra il porto dell'UE e il porto

di fuori dell'UE, compresi i porti di trasbordo, è inferiore a 300 miglia nautiche. Il periodo di introduzione graduale è stato eliminato. A partire dal 2024 e per ogni anno successivo, dovrà essere restituito il 100% delle emissioni verificate comunicate per l'anno precedente. Sono state introdotte condizioni speciali per le navi ice-class che navigano tra i ghiacci, nonché per i viaggi da/verso le regioni ultraperiferiche". Soddisfazione anche da parte di Assarmatori, in particolare per la "decisione di esentare dall'Ets le tratte effettuate nell'ambito di un contratto

di servizio pubblico o soggette a obblighi di servizio pubblico a norma del regolamento (CEE) n. 3577/92 sul cabotaggio marittimo. Un passo importante, ma non sufficiente. L'esenzione dovrà essere estesa nel corso dei successivi negoziati a tutti i traffici insulari e alle navi che operano all'interno delle Autostrade del Mare al fine di prevenire il rischio di trasferimento modale inverso dal mare alla strada. Positiva anche la proposta del Parlamento Europeo di destinare il 75% dei proventi derivanti dall'Ets al settore del trasporto marittimo per finanziare progetti e investimenti volti

al miglioramento dell'efficienza energetica di navi e porti, all'adozione di tecnologie e infrastrutture per la decarbonizzazione del settore, anche per quanto riguarda il trasporto marittimo a corto raggio e i porti, alla ricerca e sviluppo e all'adozione di combustibili alternativi e sostenibili". Sulla questione è intervenuto il presidente di ALIS Guido Grimaldi: "Apprendiamo con soddisfazione l'esito della Plenaria del Parlamento Europeo che, in linea con quanto da noi pubblicamente dichiarato nelle ultime settimane, ha bocciato la proposta della Commissione Europea relativa al sistema ETS, contenuto nel Pacchetto climatico Fit for 55, e ne ha approvato il ritorno in Commissione Ambiente".

Di segno opposto la reazione dell'autotrasporto: "Una misura totalmente incomprensibile quando si è in piena pandemia, nel pieno di una guerra" ha commentato Paolo Ugge, presidente di Fai Confratros: "Invece di pensare ad aiutare i cittadini e le imprese a evitare nuovi costi e a garantire risorse energetiche, il Parlamento Europeo pensa alle auto elettriche e a nuove tasse per le imprese. La categoria che rappresentiamo, che conta migliaia di imprese in Italia, non ci sta, e faremo tutto quanto sarà possibile affinché il Governo italiano, in sede di Consiglio, ribalti queste scelte assurde e pericolose".

Succede a Silvia Moretto, resterà in carica fino al 2025

Fedespediti ha rinnovato i suoi vertici Alessandro Pitto è il nuovo presidente

Michele D'Amico

L'assemblea generale della Fedespediti, la federazione delle case di spedizione italiane, ha nominato nuovo presidente Alessandro Pitto (nella foto), socio e amministratore delegato della genovese Casasco & Nardi, per il triennio 2022-2025. Pitto, che succede a Silvia Moretto presidente per il mandato 2019-2022, è il 17° presidente nella storia di Fedespediti ed è impegnato in ambito associativo da oltre vent'anni: in Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, è stato presidente per due mandati ed è stato vice presidente dal 2019 ad oggi.

È stato eletto, inoltre, il nuovo consiglio direttivo di Fedespediti, che è costituito da Domenico de Crescenzo, Manuel Scortegagna, Andrea Brighenti, Ciro Spinelli, Mauro Da Ros, Paolo Maderna, Guglielmo Davide Tassone, Andrea Patronc, Luca Elio Spallarossa, Andrea Fontana, Angelo Colombo, Andrea Giachero, Claudio Poggi Longostrev, e



Mario Bartoli. Rinnovati anche il collegio dei revisori dei conti, formato da Giancarlo Saglimbeni, Giuseppe Bianculli e Nicola Laureana, e il collegio dei probiviri, costituito da Costantino Volpe, Alberto Bartolozzi e Marco Migliorelli. Ringraziando il presidente uscente Silvia Moretto per il lavoro svolto negli ultimi

anni, tutto il sistema associativo per la fiducia accordatagli e il neo eletto consiglio direttivo, Pitto ha specificato che «Fedespediti si è presentata a questo appuntamento ed alle sfide che la attendono dopo un triennio di intenso lavoro, che ne ha rafforzato il posizionamento e la visibilità presso gli stakeholders di riferimento. Questo lavoro - ha aggiunto Pitto - non deve essere disperso, ma al contrario proseguito, capitalizzando l'esperienza delle persone che lo hanno condotto, unendola all'entusiasmo dei colleghi più giovani che vorranno partecipare alla vita associativa: questo è lo spirito con cui comincio questa nuova sfida».

Il gruppo prende in consegna la Eco Mediterranea, decima di 12 navi ecofriendly

Emanuele Grimaldi al timone dell'Ics

È il primo italiano a presiedere l'associazione mondiale degli armatori

Salvo Vaglica

Il consiglio direttivo dell'International Chamber of Shipping rappresenta dal 1921 gli armatori di tutto il mondo e il 22 giugno 2022 ha eletto per la prima volta un italiano alla presidenza: Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo Gruppo italiano, che dal 2016 è vice-presidente dell'organizzazione. In passato, Grimaldi ha ricoperto la stessa carica in altre associazioni internazionali e nazionali: dal 2001 al 2003 è stato presidente dell'European Community Shipowners' Association e dal 2013 al 2018 di Confitarma. Grimaldi subentra ad Esben Poulsen, che ha ricoperto la carica di presidente dell'ICS dal 2016.

«Sono onorato - ha dichiarato Emanuele Grimaldi - di rappresentare l'industria dello shipping in questo momento cruciale della nostra storia. Spero di costruire sulle fondamenta poste dal mio predecessore Esben Poulsen e di continuare a guidare un cambiamento sostanziale all'interno del settore e a lavorare a stretto contatto con gli organismi delle Nazioni Unite. Il mondo - ha rilevato Grimaldi - sta cambiando e lo shipping deve cambiare con lui. La cruciale trasformazione



delle nostre forniture di combustibili, della nostra tecnologia e delle competenze dei nostri addetti definiranno la direzione che lo shipping prenderà in questo decennio. Sono entusiasta di affermare che stiamo affrontando la sfida a testa alta. Anche se non siamo immuni dalle sfide che l'economia mondiale deve affrontare, siamo resilienti. Sono fiducioso che il settore continuerà ad essere una forza positiva sulla scena internazionale, facilitando la movimentazione di forniture vitali per coloro che ne hanno più bisogno».

Il 27 giugno Emanuele Grimaldi, accompagnato da Guido Grimaldi, presidente dell'Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile, è stato ri-

cevuato al Quirinale dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella (nella foto).

Intanto è stata consegnata dal cantiere cinese Jinling la Eco Mediterranea, la decima di una commessa di 12 navi della classe Grimaldi Green 5th Generation, che comprende le più grandi ed ecofriendly unità ro-ro al mondo per trasporto marittimo di corto raggio. Batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo per trasporto di merci di corto raggio.



Pennino
Trasporti
S.p.A.

TRASPORTI NAZIONALI
GIORNALIERO PER NAPOLI
E PROVINCIA E VICEVERSA
DEPOSITO E DISTRIBUZIONE

Sede legale: Molo Piave, Porto di Palermo
Tel. 091331867 - Fax 091588059

Sede operativa: Area intermodale porto di Palermo
via Francesco Crispi - Tel. 091583629 - Fax 091332442

Sede operativa Napoli: via Gianturco, 98/A
www.penninotrasporti.com - penninotrasp@virgilio.it



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Via dei Mille, 20
98057 - Milazzo (ME)
Tel./Fax 090 9281471
www.ngi-spa.it

Soluzioni & Servizi Ambientali s.r.l.

Smaltimento rifiuti speciali e pericolosi



Le Soluzioni e Servizi Ambientali srl azienda certificata ISO 9001 e 14001 opera nel settore dei Rifiuti da oltre 25 anni. Concessionaria del servizio ritiro trasporto e conferimento dei rifiuti pericolosi e non pericolosi solidi e liquidi delle Unità in transito porto di Trapani con mezzi e attrezzature all'avanguardia. Associata ad Ansep Unitam Associazione Nazio-

nale Servizi Ecologici Portuali a tutela dell'ambiente marino.

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

I costi per intervenire sulla flotta italiana superano i 300 milioni all'anno, a rischio soprattutto i collegamenti con le isole

"Il 73% dei traghetti fuorilegge nel 2025"

Dagli studi Assarmatori-Rina l'allarme sull'applicazione delle nuove norme Imo sulle emissioni e pacchetto Fit for 55

Alessia Spataro

Il 73% della flotta ro-ro italiana rischia di essere fuori legge entro il 2025 e i costi per intervenire sulle navi superano i 300 milioni di euro all'anno. Un vero e proprio tsunami si sta per abbattere sulla flotta italiana di navi ro-ro e traghetti a causa dell'applicazione delle nuove norme Imo sulle emissioni e della contemporanea imposizione del pacchetto Fit for 55. Ciò significa che alcune iniziative messe in campo per favorire la sostenibilità ambientale rischiano di mettere in crisi il trasporto marittimo, con impatto in particolare sui collegamenti con le isole. Lo dimostrano due studi, uno realizzato da Rina per Assarmatori sull'applicazione alla flotta ro-ro italiana delle misure adottate dall'Imo per il raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 per carico trasportato previste per il 2030, l'altro elaborato da Assarmatori sull'impatto del pacchetto Fit for 55 sul trasporto marittimo, con particolare riguardo al traffico passeggeri e merci per le isole maggiori e minori e alle Autostrade del Mare. Lo studio Rina sulla flotta di navi ro-ro passeggeri italiane mostra come si posizioni, considerando le sue prestazioni negli anni passati, rispetto ad una tra le misure adottate dall'Imo, la valutazione del "Carbon Index Indicator". Questa misura prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A a E, in cui la prima fa-



scia raggruppa le navi con le migliori prestazioni in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto alle miglia percorse e l'ultima quelle con le prestazioni peggiori. L'analisi ha evidenziato come già a partire dal prossimo anno, all'entrata in vigore della normativa, più del 23% dei traghetti italiani risulta in ultima fascia e non ottemperare alla norma (rating E) e come un ulteriore 40% necessiterebbe di interventi radicali per migliorare l'efficienza energetica nel breve termine (rating D). Solo il 37% del naviglio sarebbe in grado di rispettare i requisiti senza l'adozione di ulteriori misure (rating A-B-C). Il CII richiesto per mantenere la conformità avrà valori via via più stringenti nel

corso dei prossimi anni e l'analisi sotto-linea come, a parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione sarà sempre più impegnativa e critica nel breve volgere di pochi anni. Nel giro di tre anni, e quindi entro il 2025 (con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore), la flotta italiana si troverebbe in scacco, con più del 73% delle navi non ottemperanti alla norma e quindi potenzialmente non più in grado di navigare. Lo studio Assarmatori sull'applicazione del pacchetto Fit for 55 al settore del trasporto passeggeri e merci per le isole maggiori e le isole minori evidenzia

come, anche in considerazione dei concomitanti effetti delle norme Imo già in itinere, si stia prospettando una situazione ingestibile per la flotta dei traghetti italiani, adibita ai collegamenti di lungo e corto raggio. Dalle simulazioni eseguite si evince che la sola applicazione dell'Ets potrà impattare sulla nostra flotta di traghetti con un costo totale superiore ai 275 milioni di euro all'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi RoRo-Pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, tipicamente per le Autostrade del Mare. Il maggior costo che mediamente ogni singola unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all'anno; per una unità in servizio

sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta.

Se a questo si aggiungono gli effetti della Energy Taxation Directive l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni di euro all'anno. Di questi, sarebbero quasi 300 i milioni relativi alle navi RoRo-Pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori ed oltre 40 i milioni per i collegamenti con le isole minori. Stiamo quindi parlando di circa 350 milioni di euro all'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale.

Poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5.000 tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori, che consumi tipicamente 3.000 tonnellate all'anno di gasolio, vedrebbe i suoi costi per l'energia crescere di circa 1,2 milioni di euro all'anno. "Dati che solo eufemisticamente possono essere definiti preoccupanti" commenta Stefano Messina, presidente di Assarmatori - e che purtroppo confermano quanto la nostra Associazione sta sostenendo da tempo: le misure volute dalla Commissione Europea per decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono impensabili e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare".

Giampieri (Assoporti): "Le Autorità di Sistema Portuale hanno bisogno di una maggiore autonomia amministrativa e finanziaria"

Gianni De Bono

«La portualità italiana ha registrato un incremento dei traffici nel 2021, e nel 2022 il primo trimestre ha mostrato un dato in stabile crescita, anche se gli effetti complessivi della guerra Russia-Ucraina iniziano ora a contabilizzarsi con la variabile della grande incertezza determinata dalla durata effettiva che questo conflitto avrà». Lo ha affermato il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Rodolfo Giampieri, nella sua relazione all'assemblea dell'organizzazione tenutasi a Roma che ha iniziato tracciando un quadro dell'attuale scenario. «Certo è - ha proseguito Giampieri - che ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata. La delocalizzazione delle

"Il Mediterraneo torna al centro delle rotte mondiali" Per i porti italiani incremento dei traffici nel 2021

attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire, l'accorciamento della catena logistica). Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle

scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando». Il presidente di Assoporti si è soffermato anche sul tema della tassazione delle Autorità di Sistema Portuale italiane imposta dall'UE. «Come noto - ha ricordato Giampieri - le AdSP coordinate da Assoporti, hanno presentato ricorso avverso la decisione della Commissione Europea in materia di tassazione delle attività nei porti, considerata attività di natura economica. Su questo argomento non voglio entrare nel tecnicismo giuridico, ma vorrei dire

che Assoporti è convintamente in prima linea con tutte le AdSP, auspicando che si trovi una soluzione che tenga conto della peculiarità del settore, e che eviti di indebolire un comparto strategico della logistica moderna italiana». Giampieri è tornato poi sulla richiesta di una maggiore autonomia per le Autorità di Sistema Portuale: «ogni giorno - ha evidenziato - le AdSP sono in prima linea, in un'amministrazione attiva, operativa in un mondo in profondo e veloce cambiamento. Dobbiamo dare risposte, facilitare relazioni e investi-

menti e applicare le norme, tutto con l'obiettivo di creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese. Ed è per questo che sarebbe opportuno riscoprire un valore fondamentale, principio fondante delle Autorità Portuali prima, delle AdSP adesso: maggiore autonomia amministrativa e finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese».

Il presidente ha parlato anche dei fondi per i porti del Pnrr: «a favore di porti, logistica e trasporti marittimi - ha detto - tra Pnrr e Fondo Complementare sono previsti circa 4 miliardi per interventi per l'ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture, realizzazione del Piano nazionale del Cold ironing, efficientamento energetico e per agevolare l'intermodalità con la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario».



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



EcolSea
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 13 - 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

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

NORD EUROPA

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

AFRICA ORIENTALE

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AFRICA

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

NORD AMERICA

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUD AMERICA

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

SUBCONTINENTE INDIANO

2 LUGLIO MSC ESHA YY1073R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

9 LUGLIO MSC ESHA YY1074R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

16 LUGLIO MSC ESHA YY1075R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

23 LUGLIO MSC ESHA YY1076R (MSC SICILIA SRL 091/7812811)

TUNISIA

DA PALERMO PER LA GOULETTE

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

2 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

7 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

9 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

14 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

16 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

21 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

23 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

28 LUGLIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

TURCHIA

DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

1 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

4 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

7 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

8 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

11 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

14 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

15 LUGLIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

GIORNO

lunedì
martedì
mercoledì
venerdì

SCALO

Milazzo
Vulcano
Lipari
Salina
Lipari
Vulcano

PARTENZA

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

GIORNO

lunedì
martedì
mercoledì
venerdì

SCALO

Vulcano
Lipari
Salina
Lipari
Vulcano
Milazzo

ARRIVO

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

GIORNO

giovedì

SCALO

Milazzo
Vulcano
Lipari
Salina
Panarea
Ginostra
Stromboli
Lipari
Vulcano

PARTENZA

06.30 21.00
08.30 23.00
09.05 23.35
10.10 00.50
11.30 16.20
12.40 15.10
14.30
17.35 01.55
18.10 02.30

GIORNO

giovedì

SCALO

Vulcano
Lipari
Salina
Panarea
Ginostra
Stromboli
Lipari
Vulcano
Milazzo

ARRIVO

08.20 22.50
08.55 23.25
10.00 00.30
11.20 16.10
12.30 15.00
13.10
17.25 01.45
18.00 02.20
20.00 04.20

GIORNO

sabato

SCALO

Milazzo
Vulcano
Lipari
Salina
Rinella
Filicudi
Alicudi

PARTENZA

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

GIORNO

sabato

SCALO

Vulcano
Lipari
Salina
Rinella
Filicudi
Alicudi
Milazzo

ARRIVO

08.20 18.30
08.55 17.55
10.00 16.50
10.35 16.15
11.50 15.00
12.55
20.30

IL PORTO DI PALERMO

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

IL PORTO DI TERMINI IMERESE

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

ITINERARI NAVI DI LINEA

GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'
LUNEDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	VENERDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines		Tunisi	07.00	Salerno	10.00	Grimaldi Group
	Ustica	10.30	Ustica	14.00	C.no Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines		Napoli	08.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
	Genova	sosta	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Napoli	09.30	Napoli	19.00	Grandi Navi Veloci
	Ustica	16.30	Ustica	07.15	Siremar		Eolie	11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines		Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group		Ustica	19.00	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	Grandi Navi Veloci
	Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin		Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci
	Malta	07.00	Genova	09.30	Grandi Navi Veloci		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Grandi N. Veloci
	Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group		C/Vecchia	08.00	Tunisi	12.00	Grandi N. Veloci
	Genova	18.00	Malta	22.45	Grandi Navi Veloci		Salerno	10.00	Tunisi	12.30	Grimaldi Group
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		Malta	11.00	Genova	15.30	Grandi Navi Veloci
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Eolie	11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines
	Napoli	19.30	Napoli	23.59	Grandi Navi Veloci		Livorno	15.00	Livorno	19.30	Grimaldi Group
MERCOLEDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	DOMENICA	Cagliari	05.00	Cagliari	09.00	Grimaldi Group
	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
	Eolie	11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	Afo LibertyLines
	Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group		Eolie	11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines
	Ustica	16.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines		Tunisi	12.00	C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci
	Ustica	19.00	Ustica	08.30	Siremar		Ustica	16.30	Ustica	07.00	C.no LibertyLines
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Genova	19.00	Genova	23.59	Grandi Navi Veloci
	Napoli	19.30	Napoli	23.59	Grandi Navi Veloci		Cagliari	05.00	Cagliari	09.00	Grimaldi Group
	GIOVEDI'	Napoli	06.30	Napoli	21.00		Grandi Navi Veloci	DOMENICA	Napoli	06.30	Napoli
Napoli		06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Napoli	06.45		Napoli	20.15	Tirrenia-Cin
Ustica		08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	Ustica	08.30		Ustica	15.00	Afo LibertyLines
Malta		10.00	Genova	14.30	Grandi Navi Veloci	Eolie	11.45		Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines
Ustica		10.30	Ustica	14.00	C.no Liberty Lines	Tunisi	12.00		C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci
Eolie		11.45	Eolie	13.50	A.fo Liberty Lines	Ustica	16.30		Ustica	07.00	C.no LibertyLines
Livorno		14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Tunisi	15.30		Salerno	20.00	Grimaldi Group
Ustica		16.30	Ustica	07.15	Siremar	Livorno	16.00		part. lunedì	sosta	Grimaldi Group
Ustica		16.30	Ustica	07.00	C.no Liberty Lines	Ustica	19.00		Ustica	08.30	Siremar
Genova		19.30	Ustica	08.30	Siremar	Genova	19.00		part. lunedì	sosta	Grandi Navi Veloci
Ustica	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci							

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 luglio 2022

DIVISA	EURO
\$ Usa	1,0521
Yen giapponese	143,11
Corona danese	7,4387
Corona svedese	10,4675
Lira sterlina	0,85885
Corona norvegese	10,2125
Corona ceca	24,712
Fiorino ungherese	396,00
Zloty polacco	4,6905
Franco svizzero	1,0153
\$ canadese	1,3660
\$ australiano	1,5254
\$ neozelandese	1,6835
Lev bulgaro	1,9558
Litas lituano	3,45280
Lira Turca	18,2550
Dollaro di Singapore	1,4615
Peso Messicano	21,1491
\$ Hong Kong	8,2589

L'anno scorso erano stati eseguiti 25.256 controlli ed elevate 866 sanzioni amministrative, con 26 procedimenti penali avviati

Guardia Costiera, operazione "Mare sicuro"

Avviata il 18 giugno dalla Direzione Marittima della Sicilia Occidentale lungo il litorale da Cefalù a Gela

Giacomo D'Orsa

Come ogni anno, nell'ambito del più ampio dispositivo nazionale approntato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, la Direzione Marittima della Sicilia Occidentale il 18 giugno ha avviato l'operazione "Mare Sicuro 2022", finalizzata a rafforzare i controlli lungo tutto il litorale di propria competenza, da Cefalù a Gela, incluse le Isole Egadi, Pelagiche e di Ustica, per garantire ai cittadini una sicura fruibilità della fascia costiera e del mare.

Si tratta di un'operazione condotta nel senso della trasversalità, quale sintesi del lavoro che la Guardia Costiera compie nell'ambito delle proprie funzioni e dei compiti legati agli usi civili e produttivi del mare tra i quali in primis la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione, la tutela dell'ambiente marino e costiero, il controllo sulla filiera della pesca, obiettivi e prerogative che la rendono punto di riferimento per migliaia di turisti che nel periodo estivo trascorrono le vacanze lungo le coste della Sicilia occidentale.

Per dare un'idea delle attività svolte dagli uomini e dalle donne della Guardia Costiera nel corso dell'operazione si indicano, di seguito, i risultati conseguiti dalla Direzione Marittima durante l'attività "Mare Sicuro 2021": controlli effettuati 25256 di cui 8052 a tutela dell'ambiente,



2879 nel settore del diporto nautico, 727 in materia di traffico marittimo, 5810 per la vigilanza sul demanio, 2112 presso stabilimenti balneari, 5676 altro; sanzioni amministrative elevate 866 di cui 14 in materia ambientale, 281 per violazione al codice della navigazione, 205 per violazioni commesse da diportisti, 159 per violazione all'ordinanza balneare, 173 per altra materia; procedimenti penali avviati 26 di cui 7 in materia di inquinamento, 11 in materia di demanio, 1 per violazioni alla normativa sulla sicurezza della navigazione, 5 per reati comuni, 1 per violazione all'ordinanza balneare, 1 per diporto. Sul piano della salvaguardia della vita umana in mare sono state scorse, durante l'intero periodo estivo, 53 unità di cui 51 da diporto e 2 da pesca, per un totale di 383 persone fra

bagnanti e diportisti. In sintesi, l'impiego rafforzato durante la stagione estiva da parte della Guardia Costiera mira ad assicurare in tempi rapidi interventi di soccorso in favore di bagnanti, diportisti e di tutti coloro che per diletto e per esigenze professionali sono fruitori del mare e delle spiagge, e garantire, al contempo, controlli programmati per prevenire condotte illecite.

I militari della Guardia Costiera hanno già avviato, sin dal mese di maggio, anche una serie di iniziative finalizzate alla prevenzione di comportamenti pregiudizievoli per la sicurezza; in particolare si è provveduto ad informare le associazioni di categoria (diportisti, diving, stabilimenti balneari) sulle normative vigenti in materia di sicurezza delle attività in mare.

C'è il decreto del ministro delle Politiche agricole

Logistica per l'agroalimentare, con il Pnrr arrivano 500 milioni

nostro servizio

Il Pnrr ha stanziato 500 milioni di euro per il capitolo "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo" e un primo passo per erogarli è il Decreto firmato il 16 giugno dal ministro delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, Stefano Patuanelli sui "contratti per la logistica agroalimentare". In una nota, il ministero spiega che "la misura ha l'obiettivo di potenziare i sistemi di logistica e stoccaggio del settore agroalimentare, anche al fine di rafforzare la competitività delle filiere, ridurre i costi ambientali ed economici e sostenere l'innovazione dei processi di produttività".

Più precisamente, queste risorse sono destinate ad alcuni obiettivi: ridurre l'impatto ambientale e incrementare la sostenibilità dei prodotti; migliorare la capacità di stoccaggio e trasformazione delle materie prime; preservare la differenziazione dei prodotti per qualità, sostenibilità, tracciabilità e caratteristiche produttive; potenziare, indiretta-

mente, la capacità di esportazione delle PMI agroalimentari italiane; rafforzare la digitalizzazione nella logistica anche ai fini della tracciabilità dei prodotti; ridurre lo spreco alimentare. Il 40% è riservato a progetti da realizzare nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

Il decreto definisce i soggetti che possono beneficiare dei finanziamenti, che sono le imprese, le società cooperative, i consorzi che operano nel settore agricolo e agroalimentare, le OP, le imprese commerciali e/o industriali e/o adette alla distribuzione. Il ministero precisa che "saranno selezionati e finanziati progetti di investimento in attivi materiali e immateriali per la realizzazione e l'efficiamento di strutture di stoccaggio, magazzino e trasformazione, per la digitalizzazione dei processi di logistica, per la realizzazione di interventi infrastrutturali su aree produttive e snodi logistici e commerciali".

S'insedia il Comitato di gestione dell'AdSP di Sicilia orientale

Porti di Augusta e Catania, al via i lavori per terminal container e nuova darsena



Marco Di Giovanni

Consegnati i lavori per il nuovo terminal container del porto di Augusta (nella foto) per un importo di circa 175 milioni di euro. Alla conclusione, il nuovo terminal sarà costituito da tre banchine operative, per uno sviluppo totale di circa 600 metri e predisposizione delle strutture per installazione di gru per lo scarico e da un piazzale, con portate di 4 t/mq, con estensione di circa 115 mila metri quadrati.

"Il potenziamento dei porti di Augusta e di Catania, che fanno parte di un unico sistema, potrà consentire alla Sicilia di candidarsi a naturale base logistica per le merci che transitano nel Mediterraneo e offrire nuove straordinarie opportunità di occupazione. All'Autorità portuale della Sicilia orientale offriamo la massima collaborazione, per quanto di nostra competenza" ha detto il presidente della Regione, Nello Musumeci.

Il governatore è stato accolto da Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, che oltre allo scalo di Augusta comprende anche il porto etneo. Presenti anche il sottosegretario alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri, i sindaci di Augusta, Giuseppe Di Mare, e di Melilli, Giuseppe Carta, autorità civili e militari. Nell'occasione è stata resa nota anche la pubblicazione della gara per i lavori di rifiorimento della mantellata della diga foranea del porto di Catania, per un investimento di

circa 75 milioni di euro.

Al porto di Catania, invece, qualche giorno prima si era tenuta l'inaugurazione che segna l'inizio dei lavori di ripristino della Nuova Darsena. Si stima che i lavori di ripristino avranno una durata di 500 giorni, alla fine dei quali il traffico commerciale potrà nuovamente essere delocalizzato in darsena, potendo così dare impulso a nuove iniziative di connessione porto-città nell'area del Molo di Levante. A tal riguardo l'AdSP ha ribadito la volontà di studiare nuove modalità per far convergere le esigenze portuali con quelle urbane attraverso opportune soluzioni che saranno presto studiate insieme all'amministrazione comunale catanese.

Intanto nei giorni scorsi si è insediato il nuovo comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Fra i primi atti esaminati, l'approvazione della relazione annuale 2021 ex art. 8 legge 84/94, l'approvazione degli elenchi dei residui attivi e passivi al termine dell'esercizio finanziario 2021 in ratifica del decreto presidenziale del 29/04/2022, nonché l'approvazione del rendiconto generale 2021 in ratifica al decreto presidenziale 2122 del 29/04/2022 che sono stati approvati all'unanimità. Nonostante il difficile periodo legato alla pandemia da Covid-19, il rendiconto generale 2021 si è chiuso con un avanzo di amministrazione di 182.926 euro e con un utile economico di 17.753.610 euro.

Rfi bandisce una gara per due navi veloci dual fuel da utilizzare sullo stretto di Messina

Rimorchiatori, bando da 102 milioni

Per gli scali di Palermo, Termini, Trapani, Marsala, Porto Empedocle, Gela e Licata

Bianca Longo

Publicato il bando da 102 milioni di euro del ministero delle Infrastrutture per la concessione di 15 anni per il servizio di rimorchio portuale nei porti e nelle rade di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Marsala, Porto Empedocle, Gela e Licata. La pubblicazione della gara è arrivata dopo un complesso iter istruttorio, che era stato avviato già da qualche anno, poi interrotti a causa della pandemia e quindi riavviato nuovamente nel 2021.

Il servizio di rimorchio portuale garantirà la copertura anche a scali che sarebbero potuti risultare poco attrattivi per i potenziali concessionari.

Lo schema ideato del servizio di rimorchio e assistenza di navi prevede l'impiego complessivo di sette mezzi, di cui sei di prima linea e uno di seconda linea, per la gestione di picchi di domanda, sostituzioni o

emergenze, e saranno così posizionati: due nel porto di Palermo, per garantire il servizio anche nel porto di Termini Imerese, uno nel porto di Trapani, al servizio anche di Marsala, uno nel porto di Porto Empedocle e due a Gela con possibilità di assicurare il servizio anche a Licata. Il rimorchiatore di seconda linea sarà invece di base a Trapani, scalo scelto perché in posizione ottimale per raggiungere gli altri porti in caso di necessità con minori tempi e costi.

Il termine per la presentazione delle domande di partecipazione alla gara bandita dal ministero delle Infrastrutture è stato fissato per il prossimo 1 agosto.

E Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (GUUE) la gara per la fornitura di due navi veloci dual fuel per lo stretto di Messina, per offrire servizi di traghettamento sempre più green.

La gara ha un valore di 52 milioni di euro, che sono stati finanziati con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Il bando prevede inoltre l'opzione per RFI di affidare all'aggiudicatario la fornitura di una terza nave con le stesse caratteristiche, per un importo di 22,5 milioni di euro.

Le nuove navi avranno una doppia alimentazione diesel/gas ed elettrica, con tecnologie ad alta efficienza energetica che permettono zero emissioni di CO2 e gas serra, sia in porto che nelle manovre di entrata e di uscita.

Ogni nave avrà una lunghezza di circa 50 metri e potrà trasportare 350 persone.

A marzo era stata inaugurata, Iginia, la nuova nave con sistema di propulsione, garantito anche da due pacchi di batterie ricaricabili dai pannelli solari già installati sulla nave o dalle prese di terra presenti nelle invasi-

Doganalista come il padre, da oltre 40 anni lavorava presso la società Lauria & C

Porto di Palermo, è scomparso Franco Piras

Lunedì 20 giugno 2022 alle ore 15:30 è venuto a mancare Franco Piras (nella foto). Un nome noto in ambito portuale palermitano, esercitante la professione di doganalista da oltre quarant'anni presso la società di consulenze doganali Lauria & C., dopo aver raccolto l'eredità dal padre Mario.

Franco Piras in porto godeva della stima e della fiducia di tutti, dai colleghi alle autorità, dettata dalla grande preparazione e dalla profonda conoscenza della normativa sul settore doganale.

Un vero professionista che non si è mai tirato indietro per trovare una soluzione alle innumerevoli proble-

matiche connesse al lavoro portuale, lavorando sempre sinergicamente con gli armatori, le agenzie marittime, le autorità e le maestranze portuali.

Il figlio, Mario Piras, anche lui doganalista a testimonianza della tradizione familiare, durante il funerale del padre ha dichiarato: "Papà si è costruito con studio e lavoro la sua fama di persona seria e preparata. Le manifestazioni diafette che sto ricevendo da ogni parte in questi giorni sono la vera testimonianza di chi lui fosse e di come si è fatto voler bene da tutti, lavorando sempre con serietà, professionalità e facendolo sempre con il sorriso sulle labbra".



Il settore in Italia produce un valore aggiunto complessivo di 136 miliardi pari al 9,1% dell'intera economia nazionale

La pandemia non frena la blue economy

Il X rapporto Unioncamere-Istituto Tagliacarne: tra il 2019 e il 2021 crescita delle imprese in controtendenza

Michelangelo Milazzo

Le imprese del sistema mare aumentano negli anni della pandemia con una crescita trainata dal settore della sostenibilità. Il settore nel suo complesso produce un valore aggiunto complessivo che raggiunge i 136 miliardi di euro, pari al 9,1% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia nazionale. Da lavoro a oltre 920 mila addetti e dimostra una crescita imprenditoriale nell'ultimo biennio (2019-2021) del +2,8%, con un saldo di +6.106 imprese, in controtendenza rispetto alla contrazione del totale dell'economia (-0,4%). Sono i dati del X Rapporto sull'Economia del Mare, realizzato da Unioncamere e dal Centro Studi Tagliacarne per la Camera di Commercio di Frosinone Latina, presentato al primo Summit Blue Forum Italia Network a Gaeta.

Il primo settore per incremento è quello delle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (+11,2% con un saldo di +959 imprese). Le attività aumentano anche nei settori dei servizi di alloggio e ristorazione (+5,1% con +5.134 imprese), della movimentazione di merci e passeggeri via mare (+2,4% con +286 aziende) e delle attività sportive e ricreative. Risultano in



calo invece la filiera ittica, quella cantieristica e l'industria delle estrazioni marine. "Il mare nella sua complessità significa un importante apporto al prodotto interno lordo di questo paese in maniera diretta e soprattutto indiretta e anche un apporto sull'occupazione, soprattutto al Sud", osserva il presidente di Unioncamere, Andrea Prete. "Secondo il nostro Rapporto - spiega Antonello testa, coordinatore del Blue Forum Italia Network e delegato dell'Economia del Mare di Informare - l'Italia si colloca al 3° posto per valore aggiunto tra i Paesi europei, con

il 13,5%. L'Economia del Mare esprime in Europa 176 miliardi di euro di valore aggiunto, con 4,5 milioni di occupati e un utile lordo di 68 miliardi di euro". L'Italia è al secondo posto nel settore del Trasporto marittimo e al terzo nella Cantieristica navale e nel Turismo costiero. Venendo ai dati in senso lato, sicuramente il più importante ed immediato è il Moltiplicatore, un coefficiente che indica quanto valore aggiunto viene attivato, per ogni euro prodotto da un'attività della Blue Economy, in tutte le altre attività, a monte ed a valle, che contribuiscono alla sua rea-

lizzazione. Il moltiplicatore che viene fuori dal X Rapporto è pari a 1,7, ciò significa che per ogni euro di valore aggiunto prodotto dall'Economia del Mare se ne attivano altri 1,7. Pertanto 51,2 miliardi di Valore Aggiunto prodotto dalla Blue Economy ne attivano altri 84,8 per un totale di 136 miliardi di euro di valore aggiunto che rappresentano il 9,1% della ricchezza nazionale. Tra i comparti che hanno una forza moltiplicativa maggiore, ai primi posti, troviamo Movimentazione di merci e passeggeri con un coefficiente di 2,8 e la filiera della cantieristica con un moltiplicatore

pari a 2,4. Importante è il valore aggiunto delle macro aere che vede il Mezzogiorno al primo posto come incidenza sulla sua economia globale dove pesa per l'11,2%. Altro importante indicatore è il coefficiente di crescita del valore aggiunto della Blue Economy e la sua comparazione con quello dell'Economia totale nazionale. Infatti, mentre l'economia totale è decresciuta nel 2020 rispetto al 2019 facendo segnare un - 7,2%, l'Economia del Mare è viceversa cresciuta con un + 3,4%.

Anche nella dinamica del tessuto imprenditoriale c'è stata una controtendenza: la Blue Economy con le sue 224.677 imprese registrate nel 2021 è cresciuta nel biennio 2021-2019 del 2,8%, mentre il numero delle imprese del totale dell'economia ha fatto nello stesso biennio un - 0,4%. Ultimo importantissimo dato, altra new entry nel Rapporto, è la percentuale di imprese che hanno investito, nel periodo 2016-2020, in sostenibilità ambientale, sia sotto forma di nuovi processi in linea con la transizione ecologica che in nuovi prodotti. Anche in questo caso alle imprese della Blue Economy spetta la medaglia d'oro, in quanto il 29,10% di loro ha fatto investimenti in tal senso contro 22,50 del totale delle imprese italiane.

La misura destinata alle piccole e medie imprese, a Mazara una nuova sede per il Distretto della Pesca

Valorizzazione dei prodotti ittici locali Pubblicato un bando da 500 mila euro

Daniilo Giacalone

Un bando che destina complessivamente 500 mila euro alle aziende siciliane della pesca per progetti finalizzati alla valorizzazione commerciale dei prodotti ittici siciliani". Ad annunciare la pubblicazione dell'avviso per manifestazioni d'interesse relative alle selezioni di proposte progettuali è l'assessore regionale all'Agricoltura, allo sviluppo rurale e alla pesca mediterranea, Toni Scilla. La misura punta a sostenere piccole e medie imprese (che potranno ricevere un contributo per un importo massimo di 30 mila euro per progetto) che promuovono e incentivano la competitività del settore ittico, per la ricerca di nuovi mercati e la promozione di prodotti di qualità.

"Il Governo Musumeci - dice l'asses-

sore - interviene con aiuti concreti allo scopo di creare un paracadute utile ad ammorbidire il duro impatto causato dal momento estremamente emergenziale che sta sconvolgendo il settore della pesca, momento che rischia di minare posti di lavoro e una attività tradizionale che ha fatto la storia della nostra Isola".

Il bando è disponibile sul portale web della Regione Siciliana. Le domande potranno essere presentate entro e non oltre le ore 12:00 del 20 luglio 2022 e la pubblicazione dell'esito avverrà il 31 luglio 2022.

Intanto nei giorni scorsi il sindaco di Mazara del Vallo, Salvatore Quinci, e il presidente del Distretto della Pesca e della Crescita Blu, Nino Carlini, hanno inaugurato la nuova sede del Distretto (nella foto) dove è stato attivato un Info Point sulla Pesca. I nuovi locali sono ubicati in pieno centro a Mazara del Vallo, a pochi



passi dall'Aula consiliare di via Carmine. L'Info Point sarà aperto dal lunedì al venerdì, dalle ore 9,30 alle ore 13,30 e, su appuntamento, anche il pomeriggio del martedì fino alle ore 16.

Lo Sportello è stato affidato al Consorzio di Valorizzazione del Pescato Cosvap - Distretto della pesca sulla base di una convenzione.

Verranno offerti servizi, informazioni e aggiornamenti su: opportunità legate ai bandi regionali,

nazionali e comunitari a valere sui programmi operativi Ue; leggi vigenti in materia di attività marittime legate alla navigazione, al commercio, alla pesca, e quant'altro legato alla filiera del mare, ivi compresa attività di internazionalizzazione; ascolto e orientamento per l'obiettivo di sensibilizzare e diffondere i principi della Blue Economy e della Circular Economy al servizio degli operatori del mare e della filiera ad esso correlata.

Il decreto della Regione che regola questa attività non prevede l'obbligo di una corretta formazione per gli altofondisti

Pescatori di corallo, in Sardegna norme di sicurezza ancora carenti

Massimo Ciliberto *

L'Associazione Italiana Sommozzatori Corallari (AISC), con sede in Alghero (Sardegna), è formata da un gruppo di operatori del settore con obiettivo lo sviluppo tecnologico, la sicurezza sul lavoro e ogni possibile evoluzione del mestiere svolto dai propri associati. In questo ambito, la Regione Sardegna, tramite l'Assessorato dell'Agricoltura e Riforma Agropastorale, ha emesso un Decreto regolamentante la pesca del corallo, integrando gli obblighi forniti dal D.lgs 81/08 sulla tutela dei lavoratori in acqua, gli obblighi del medico competente ecc., che, purtroppo, spesso non vengono applicati.

Il primo obbligo, che è quello di corretta formazione degli operatori, i cosiddetti "pescatori" di corallo per

attività fuori dal porto, è assente; mentre fra quelli richiesti, attestati di qualifica professionale, il più elevato è quello di OTS (Operatore Tecnico Subacqueo), figura professionale abilitata ad operare solo in ambito portuale, così come ribadito anche dalla legge 28/03/2022 n.25 art.27 bis, che come requisiti minimi, sembrano ormai superati e inadeguati a garantire la sicurezza di chi fa questo mestiere.

E' opportuno significare che le norme finora indicate non regolamentano, in Sardegna, in modo specifico i protocolli operativi per immersioni profonde oltre i 50 metri e allo stato attuale, le misure di sicurezza adottate sulle imbarcazioni sono al di sotto dei minimi di sicurezza che dovevano essere adottati, e questo problema perorre tutto il settore operativo in mare. Lo stesso per le attrezzature di bordo

da utilizzare, considerate le notevoli profondità di lavoro e quindi rientranti nelle immersioni cosiddette di alto fondale, adatte per "tecniche di saturazione" che devono necessariamente comprendere tutti i presidi necessari, formativi ed operativi, per garantire la sicurezza minima applicabile.

Appare di tutta evidenza che attualmente nessun corallaro, pur acquistando l'Autorizzazione Regionale, ha mai posto in essere tutti i presidi e le tecniche necessarie per svolgere immersioni in alto fondale che la "raccolta" del corallo e il Regolamento Regionale prevedono, né ha la qualificazione necessaria di altofondalista come, per analogia, prescrive la legge della Regione Sicilia 07/2016 art.2.1c con relativa iscrizione nel Repertorio Telematico istituito dalla stessa per il livello di alto fondale, per la corretta applicazione del D.lgs. 81/2008.

I drammatici e fatali incidenti che hanno coinvolto numerosi nostri colleghi e spesso compagni di lavoro, obbligano ad una verifica sul campo delle norme che regolamentano attualmente la disciplina del lavoro della raccolta del corallo, pur nella convinzione che le stesse non consentono, così come proposte, una sicura attività lavorativa.

D'altro canto in nessun comparto di lavoro, e a maggior ragione in quello subacqueo in alto fondale (offshore), può essere assente una precisa e attenta regolamentazione per superare gli ormai consueti accadimenti nefasti che colpiscono gli operatori del settore. Come più volte fatto cenno la stessa Regione Sicilia sugli operatori offshore ha regolamentato le modalità esecutive agevolando l'intendimento di raggiungere un livello di sicurezza tale da ridurre i rischi di morte, o di

incidenti con conseguenze spesso invalidanti per gli stessi operatori.

E' ormai il momento giusto affinché le istituzioni, in primis quelle Regionali che rilasciano le autorizzazioni a pagamento, verifichino la reale esistenza a bordo dei requisiti e il rispetto delle norme di esecuzione delle immersioni in saturazione, (attestato di qualifica professionale di Diver in saturazione), il possesso di idonea imbarcazione e dispositivi di protezione previsti, la regolare omologazione della camera di decompressione a bordo e delle attrezzature, perché solo così si potrà garantire agli operatori una maggiore sicurezza sul posto di lavoro, sicurezza che ad oggi, purtroppo è sempre venuta a mancare.

*Presidente pro tempore Associazione Italiana Sommozzatori Corallari

Napoli

Al traguardo il corso per medici di bordo

Con la consegna dei diplomi, si è concluso il Primo corso di Alta Formazione per Medici di Bordo e Medici di Bordo Supplenti, bandito il 13 aprile e inaugurato a Napoli il 16 maggio. Promosso da ForMare - Polo Nazionale per lo Shipping su impulso e iniziativa della Confederazione Italiana Armatori e delle imprese armatoriali sue associate, in coordinamento con l'Azienda Ospedaliera Cardarelli di Napoli, il corso ha fornito le competenze necessarie a svolgere la professione a bordo sia per la parte sanitaria, sia per la parte marittima. Ai 12 medici diplomati, che hanno espresso grande soddisfazione per le tematiche trattate e per l'approccio qualitativamente alto adottato dai docenti con il supporto di tecnologie innovative, verrà data la possibilità di imbarcare a bordo delle navi del Gruppo Grimaldi, sponsor di questa prima sessione sperimentale.



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	-----

~ "Porti e Navi": le immagini ~



Castellammare di Stabia, 1962 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

I fondi saranno utilizzati per completare il bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate

Cantieristica, sbloccati 50 milioni

Enzo Bruno

Sbloccati dal governo 50 milioni di euro destinati al rilancio della cantieristica navale. Grazie al decreto legge approvato in consiglio dei ministri il 15 giugno le risorse potranno finalmente essere utilizzate per completare il bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate al porto. "Dopo mesi di pressione sul Governo - annuncia il parlamentare nazionale del Movimento 5 Stelle, Adriano Varrica - abbiamo finalmente sbloccato le somme destinate al rilancio della cantieristica navale di Palermo che dopo trent'anni di promesse siamo riusciti ad ottenere grazie ai governi guidati da Giuseppe Conte. La norma prevede la rimodulazione di circa 50 milioni di euro su un investimento complessivo di 120 milioni, oggetto di commissariamento in capo al Presidente dell'Autorità portuale Pasqualino Monti, ad oggi pronto per andare a gara ma bloccato a causa di un dettaglio amministrativo".

Il bacino di carenaggio al porto era stato l'argomento di discussione tra Conte e il segretario della Fiom Cgil Francesco Foti, nel corso di un incontro avvenuto a Villa Filippina dove il leader del M5s si trovava in occasione della campagna elettorale. Questo perché quand'era presidente del Consiglio Conte si è occupato della vicenda approvando un finanziamento da 120 milioni di euro. L'opera, ferma da 40 anni, è stata chiesta con insistenza negli anni dal sindacato che sostiene potrebbe essere realizzata nel giro di 20-22 mesi.



"L'ex premier - dichiarano il segretario generale Fiom Cgil Palermo Francesco Foti e i rappresentanti delle Rsu Fincantieri della Fiom Serafino Biondo e Giancarlo Macchiarella - ci aveva rassicurato su un suo intervento, che si è concretizzato con il via libera al decreto. Nel luglio del 2018, all'iniziativa "Parla il Cantiere" organizzata dalla Fiom e dalla Cgil, alla presenza del segretario nazionale Maurizio Landini, incontrando l'amministratore delegato di Fincantieri Bono e il presidente dell'Autorità Portuale, Monti, avevamo messo al centro della discussione gli investimenti necessari per il rilancio dello stabilimento e dei carichi di lavoro, strappando l'impegno di tutti sul completamento del bacino da 150 mila tonnellate. Adesso finalmente ci avviciniamo alla meta".

"È una bellissima notizia - commenta Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del

Mare di Sicilia occidentale - essere arrivati, dopo ormai oltre un anno, alla definizione del decreto. Avevamo un finanziamento la cui erogazione era prevista in quindici anni mentre noi l'opera riteniamo di realizzarla in quattro: è evidente come i tempi non fossero compatibili. Il decreto, invece, mette gli importi complessivi delle quote su un numero inferiore di anni, non solo per le nostre opere ma per tutte quelle comprese nel documento. Dunque, è ora possibile modificare il nostro decreto ministeriale di finanziamento. L'augurio - conclude Monti - è che quest'ultimo atto di rimodulazione avvenga in velocità, in modo da ottenere il via libera per l'espletamento della gara e l'inizio della costruzione del bacino, considerato che abbiamo già chiuso la manifestazione di interesse e, dunque, siamo a conoscenza dei soggetti che saranno chiamati a formulare l'offerta finale".



**SICILY
PORT
INFORMER**

**L'Avvisatore
marittimo**



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



Avvisatore Giuridico



Nel 1982 è stato varato il provvedimento che istituisce il Piano generale di difesa dall'inquinamento e di tutela dell'ambiente

Scarichi a mare, com'è cambiata la legge Merli

La disciplina sanzionatoria contenuta nell'articolo 24 bis prevede l'arresto fino a 2 anni per chi inquina

Ambra Drago

La disciplina sanzionatoria per gli scarichi in mare da parte di navi, in un primo momento affidata alla legge Merli, è stata poi destinata all'art. 24 bis della stessa legge. Questo dispone che "si applica sempre la pena dell'arresto da due mesi a due anni se lo scarico nelle acque del mare da parte di navi ed aeromobili contiene sostanze o materiali per i quali è imposto il divieto assoluto di sversamento, ai sensi delle disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti in materia e ratificate dall'Italia, salvo che siano in quantità tali da essere resi rapidamente innocui dai processi fisici, chimici e biologici, che si verificano naturalmente in mare. Resta fermo, in quest'ultimo caso, l'obbligo della preventiva autorizzazione". Si tratta di una disposizione la cui formulazione è stata riportata in ogni corpus normativo che in materia si è susseguito nel tempo.

Ma bisogna tener conto di un'altra norma ancora più efficace per la difesa del mare. E' la legge n. 979 del 31 dicembre 1982, che una prima parte istituisce un Piano generale di difesa del mare e delle coste marine dall'inquinamento e di tutela dell'ambiente marino, la cui attuazione è rimessa al Ministro della Marina Mercantile, di concerto con le Regioni. Inoltre viene istituito un servizio di vigilanza ambientale che, insieme alla Guardia Costiera, è adito alla vigilanza e protezione dell'ambiente marino. Infine disciplina le modalità di intervento in caso di eventi inquinanti.

Per quanto attiene la materia penale ci sono ben 9 articoli dedicati alla discarica di sostanze vietate da parte del naviglio mercantile.



L'articolo di apertura descrive le Disposizioni per la difesa del mare: "Il presente titolo ha per oggetto le immissioni in mare di sostanze nocive all'ambiente marino provenienti dalle navi: esso non riguarda lo scarico di rifiuti in mare effettuato a mezzo navi disciplinate dall'articolo 14 della legge 24 dicembre 1979, n. 650" (art. 15 l. 979/1982). Le disposizioni che seguiranno quindi, non hanno natura abrogativa e si vanno a sommare a quella già all'interno della legge Merli. Al primo comma dell'art. 16 vi è il precetto: "E' vietato sversare o causare lo sversamento di idrocarburi o miscele di idrocarburi, tale divieto è in vigore nei confronti di ogni nave che navighi nelle acque territoriali, nelle acque interne oppure che si trovi nei porti italiani". Il secondo comma estende l'ambito soggettivo anche alle navi battenti bandiera italiana che navigano al di fuori delle aree territoriali. Il divieto di inquinamento viene poi ribadito nel primo comma dell'art. 17, che recita: "Al di là del limite esterno del mare territoriale italiano, qualora

navi italiane, in violazione delle norme in materia di tutela delle acque marine dall'inquinamento stabilite nella presente legge e nelle convenzioni internazionali in vigore, di cui l'Italia è parte contraente, versino in mare idrocarburi, miscele di idrocarburi od altre sostanze vietate, sono applicabili le pene di cui ai successivi articoli del presente titolo". Il comportamento vietato al comma 1 dell'art. 16 è quindi "versare o causare lo sversamento, in modo da rimarcare come le sanzioni penali siano applicabili non solo quando l'evento inquinante avvenga in maniera volontaria o colposa), ma anche in presenza di un qualunque evento che ne causi lo sversamento, come un naufragio. Sembra quindi che siano in vigore, al momento del varo delle Disposizioni sulla difesa del mare, divieto di due diversi tipi di scarichi, ovvero quello vietato dalla legge Merli, e quello vietato dalla l. 979/1982.

2 - segue
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Tributi doganali

Corte di Cassazione
Sez. 5, Sentenza n. 3528 del 07/03/2012
Presidente: Adamo M. Estensore: Cappabianca A. Relatore: Cappabianca A. P.M. Sepe EA. (Conf.)
Saras Raffinerie Sarde Spa (Marongiu ed altri) contro Min. Economia Finanze ed altri (Avv. Gen. Stato)
(Rigetta, App. Cagliari, 10/03/2007)

GANALI (DIRITTI DI CONFINE - DAZI ALL'IMPORTAZIONE ED ALLA ESPORTAZIONE - DIRITTI DOGANALI) - DIRITTI MARITTIMI - TASSA DI SBARCO - Tassa di sbarco e di imbarco - Disciplina ex art. 28 legge n. 84 del 1994 - Applicazione - Scalo - Individuazione.

Legge 28/01/1994 num. 84 art. 28 com. 6
Legge 27/12/2006 num. 296 art. 1 com. 986
DPR 28/05/2009 num. 107

TRIBUTI ERARIALI INDIRETTI - TRIBUTI ANTERIORI ALLA RIFORMA DEL 1972 - TRIBUTI DO-



La tassa portuale sulle operazioni di sbarco e di imbarco delle merci prevista dall'art. 28, sesto comma, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, si applica nello scalo che, indipendentemente dalla titolarità del diritto di proprietà e dall'utilizzazione dei servizi portuali resi dalle società di cui si sono trasformate le compagnie e i gruppi portuali, è collocato all'interno della circoscrizione di un'area portuale che è determinata con il D.M. previsto dagli artt. 4, quarto

comma, e 6, settimo comma, della legge, e che segna i confini spaziali in cui sono esercitati i poteri autoritativi della relativa autorità portuale; tale opzione interpretativa trova riscontro, altresì, nell'art. 1, comma 986 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e nel regolamento di cui al d.P.R. 28 maggio 2009, n. 107, ove si è ribadita la soggezione delle navi a tutte le tasse connesse alle operazioni che si svolgono in quelle aree portuali, sebbene non siano "porti" in senso stretto.

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