



L'Avvisatore

1 ottobre 2022

marittimo

EUROIMPIEGGIO



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



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Gioia Tauro 1° nella classifica nazionale per container, Cagliari e Augusta 2° e 3° nell'energy, Taranto 2° nelle solide, Salerno 4° per il Ro-Ro

Vola il commercio via mare in Italia

Rapporto Srm: l'import-export nei porti del Paese cresciuto del 42% nel primo semestre, +53% solo nel Mezzogiorno

Port Authority

Luca Lupi è il nuovo segretario generale



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Le tensioni internazionali legate alla guerra in Ucraina e alla pandemia non fermano la crescita del commercio marittimo, che viaggia a gonfie vele in Italia e nel mondo. È quanto emerge dal nono Rapporto annuale "Italian Maritime Economy", redatto dal Centro Studi (Srm) di Intesa Sanpaolo in occasione della Naples Shipping Week 2022. Questa volta l'analisi si è concentrata sull'impatto che pandemia e guerra in Ucraina hanno avuto sui trasporti via mare e sulla logistica: entrambi valgono circa il 12% del Pil globale. Il commercio internazionale è in continuo aumento, e segnerà un +1,1%

nel 2022 (è salito a 12,2 miliardi di tonnellate) e un +2,3% nel 2023. Ma i segnali positivi giungono anche dall'Italia, dove le tonnellate raggruppate sono 244 milioni (+2,7% sul 2019). I porti del Mezzogiorno guidano la crescita: nel primo semestre 2022 l'import-export marittimo del Sud ha superato i 41 miliardi di euro (+53% sull'anno precedente). La performance batte quella dell'intera Italia (+42%), che a giugno 2022 ha sfiorato i 184 miliardi di euro. Somma che rende il Paese, nel trasporto via mare, responsabile del 16% del valore aggiunto dell'Unione europea, al secondo posto dopo la Germania.

a pagina 3



Bruxelles ha riaperto il fascicolo sulla Consortia Block Exemption Regulation Trasporto container, deroga alla normativa sulla concorrenza Consorzi marittimi di nuovo nel mirino della Commissione Ue

Sebastiano D'Agostino

La Commissione Europea ha riaperto il fascicolo sulla Consortia Block Exemption Regulation, ossia la norma comunitaria che consente alle compagnie marittime che operano nel container di formare alleanze, in deroga alla normale normativa sulla concorrenza. Può farlo chi ha una quota di mercato combinata inferiore al 30%, a specifiche



condizioni, per condividere le navi in alcuni servizi di linea. In teoria, l'esenzione non permette la creazione di cartelli, perché non si possono fissare tariffe, ma negli ultimi due anni è stata molto contestata dagli spedizionieri, durante la fase dell'impennata dei noli. Il Cber è entrato in vigore nel 2009 ed è stato prorogato due volte fino al 25 aprile 2024.

a pagina 2

A luglio e agosto -17,4% e -8% dopo 12 mesi di flessione Immatricolazioni di veicoli commerciali ancora in calo nell'Unione Europea

Giacomo D'Orsa

Gruppo Grimaldi All'Euromed Convention si celebrano 75 anni di successi

Salvo Vaglica a pag. 2

Immatricolazioni di veicoli commerciali ancora in calo nell'Unione Europea, segnando quattordici mesi consecutivi di flessione. I dati Acea, Associazione europea dei costruttori di autoveicoli, rilevano a luglio e agosto 2022 un calo, rispettivamente, del 17,4% e dell'8%.

a pagina 5

Offerta di Fincantieri per il bando della Regione Siciliana Traghetto green per le isole

Bianca Longo

Si è chiuso il bando da 120 milioni di euro, indetto dalla Regione Siciliana, per la fornitura di un nuovo traghetto per i collegamenti fra Sicilia e Isole minori. A darne notizia l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone. "Alla chiusura dei termini - spiega - abbiamo ricevuto una sola offerta da parte di Fincantieri".

a pagina 5

L'Avvisatore Marittimo

È ON LINE

CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Dossier T&E: devono cessare entro il 2035 per azzerare le emissioni nell'Ue entro il 2050 "Camion e bus inquinanti, stop alla vendita"

Gianni De Bono

Per azzerare le emissioni dell'autotrasporto nell'Unione Europea entro il 2050 si dovrebbe cessare entro il 2035 la vendita di camion e autobus alimentati con combustibili fossili. E' quanto emerge da uno studio dell'organizzazione non governativa europea Transport & Environment, secondo cui in assenza di un intervento dell'UE il cre-

scente impatto dei mezzi pesanti inquinanti è destinato ad annullare il calo delle emissioni ottenuto con l'elettrificazione di auto e furgoni. Lo studio specifica che se camion e autobus rappresentano solo il 2% degli autoveicoli in circolazione, tuttavia sono responsabili del 28% delle emissioni totali di gas serra del trasporto su strada in Europa.

a pagina 6



Naviservice
Pietro Barbaro Group

Naviservice s.r.l.
Shipping Agency & Forwarding

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

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

Portitalia
GOODS HANDLING

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

Servizi

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

DAL MARE È TUTTA UN'ALTRA COSA.

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

GRUPPO CARONTE & TOURIST

Caronte & Tourist

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

Mercato del trasporto containerizzato, nel primo trimestre di quest'anno per la prima volta dal 2020 in calo il ricavo medio

Ue, i consorzi marittimi ancora nel mirino

La Commissione ha riaperto il fascicolo sulla norma che consente di formare alleanze in deroga alla concorrenza

Sebastiano D'Agostino

La Commissione Europea ha riaperto il fascicolo sulla Consortia Block Exemption Regulation, ossia la norma comunitaria che consente alle compagnie marittime che operano nel container di formare alleanze, in deroga alla normale normativa sulla concorrenza. Può farlo chi ha una quota di mercato combinata inferiore al 30%, a specifiche condizioni, per condividere le navi in alcuni servizi di linea. La Cber è usata soprattutto sulle rotte tra Asia ed Europa.

In teoria, l'esenzione non permette la creazione di cartelli, perché non si possono fissare tariffe, ma negli ultimi due anni è stata molto contestata dagli spedizionieri, durante la fase dell'impena dei voli. Il Cber è entrato in vigore nel 2009 ed è stato prorogato due volte fino al 25 aprile 2024. Proprio le denunce degli spedizionieri, tra cui quelle del Global Shippers Forum, hanno spinto la Commissione Europea a riprendere in mano la questione.

Per farlo ha diffuso ad agosto 2022 un invito a presentare contributi sull'efficacia di questo provvedimento e ha inviato agli operatori del settore (spedizionieri, imprese portuali, terminalisti, autotrasportatori e aziende logistiche) alcuni questionari per acquisire dati sull'impatto del Cber sulle loro attività dal 2020 a oggi. Tali informazioni saranno usate per decidere se prorogare



o annullare l'esenzione.

Lo scontro tra spedizionieri e compagnie marittime prosegue anche negli Stati Uniti, dove ha raggiunto le aule dei Tribunali civili. Il caso più recente riguarda la causa intentata dal raggruppamento di spedizionieri US Shipper contro la compagnia danese Maersk. L'accusa è di non avere rispettato gli obblighi contrattuali durante la fase d'emergenza della pandemia. In concreto US Shippers afferma che Maersk non ha fornito gli spazi di stiva concordati nel 2020, vendendoli (presumibilmente a tariffe più alte) ad altri operatori. US Shipper chiede un risar-

cimento di 180 milioni di dollari.

Intanto il mercato del trasporto marittimo containerizzato mostra dati in controtendenza. Nel secondo trimestre di quest'anno, per la prima volta dal 2020, cala il ricavo medio per container trasportato, diminuzione che è conseguenza del lockdown attuato in Cina per contenere la pandemia di Covid-19, della riduzione dell'offerta di prodotti finiti, del crollo della fiducia nei maggiori Paesi consumatori, dell'aumento dei tassi di interesse e del rialzo dei prezzi dell'energia.

Una conferma di questo cambiamento di direzione arriva dal Global Shippers'

Forum (GSF), l'associazione che rappresenta spedizionieri, caricatori e proprietari delle merci, e tale mutamento è evidenziato nell'ultimo rapporto trimestrale elaborato dall'organizzazione assieme alla società di ricerca britannica MDS Transmodal. Il documento sottolinea il calo verificatosi

«Questa - ha commentato il direttore del Global Shippers' Forum, James Hookham - è la prima volta che il report trimestrale di GSF e MDS mostra un significativo cambiamento della direzione di marcia. Questo è solo un insieme di dati, ma i caricatori ci dicono che l'economia mondiale, il commercio

internazionale e il mercato marittimo globale sono entrati in una nuova fase, con diversi fattori all'opera rispetto agli ultimi due anni».

Secondo il Global Shippers' Forum, inoltre, questo mutamento della direzione di marcia potrebbe indurre i vettori marittimi containerizzati ad avvalersi ancora di più delle opportunità offerte loro dalle esenzioni rispetto alle normative sulla concorrenza rispetto a quanto - secondo quanto hanno ripetutamente denunciato le rappresentanze delle categorie degli spedizionieri e dei caricatori, tra cui la stessa GSF - hanno già fatto negli ultimi anni. «Questo cambiamento delle dinamiche del mercato - ha rilevato Hookham - potrebbe offrire un contesto per l'uso delle libertà concesse alle compagnie di navigazione nell'ambito dell'immunità antitrust e della legislazione sull'esenzione per categoria per riprogrammare un cambiamento a livello di settore in termini di distribuzione della capacità, di modelli di servizio, di frequenza degli scali e di concentrazione delle quote di mercato. L'esperienza recente - ha aggiunto Hookham sollecitando le autorità antitrust a puntare i riflettori su questo mercato - ha dimostrato che questo non è un mercato rispettato al quale le autorità di regolamentazione possono legiferare e poi scordarsene, confidando che i comportamenti attesi vengano osservati».

Il rapporto dell'International Union of Marine Insurance

Mercato delle assicurazioni marittime Frenata dei premi dopo un anno positivo

Michele D'Amico

Lo scorso anno è proseguito il trend positivo del mercato delle assicurazioni marittime, ma quest'anno lo scenario mostra maggiori difficoltà determinate dagli effetti della guerra tra Russia e Ucraina, dell'inflazione, del rialzo dei costi dell'energia e dei disastri naturali. Il recente andamento del mercato è stato illustrato dall'International Union of Marine Insurance (IUMI) nel suo rapporto annuale 2021, nel quale si evidenzia che lo scorso anno il valore mondiale dei premi assicurativi nel segmento dello shipping ha raggiunto quota 33 miliardi di dollari, con un incremento del +6,4% su 2020, crescita - ha spiegato l'associazione internazionale degli assicuratori in campo marittimo - che è stata sostenuta dalla combinazione tra l'aumento dei volumi mondiali di traffici marittimi, l'apprezzamento del dollaro americano, l'intensificazione delle attività nel settore offshore e il maggiore valore delle navi.

IUMI ha reso noto che nel 2021 il 57,4% del valore dei premi era pertinente al segmento delle coperture delle merci trasportate (57,2% nel 2020), il 23,5% al settore corpi (23,8% nel

2021), l'11,8% al segmento dell'energia offshore (12,1%) e il 7,3% al segmento marine liability (6,8%). A livello regionale, nel 2021 il valore complessivo dei premi è risultato ripartito tra il 47,2% per l'Europa (47,7% nel 2021), il 29,3% per l'Asia-Pacifico (29,3%), il 10,3% per l'America Latina (9,3%), il 7,7% per il Nord America (7,7%) e il 5,5% per le altre regioni (6,0%).

«Con riferimento ai profitti realizzati nel 2020 - ha commentato Astrid Selmann, vicepresidente della commissione Facts & Figures della IUMI - il 2021 è stato un altro anno positivo per gli assicuratori marittimi. È stato l'anno in cui il commercio mondiale ha registrato una timida ripresa, i premi sono aumentati, l'impatto dei sinistri è stato contenuto e, di conseguenza, si è verificato un miglioramento dell'incidenza della sinistralità. Tuttavia - ha precisato Selmann - questa situazione è mitigata dalle incertezze economiche che oggi il mondo sta affrontando. Stiamo illustrando questi dati in un momento in cui diversi shock hanno colpito un'economia mondiale già indebolita dalla pandemia».

Emanuele Grimaldi: "Negli ultimi 12 mesi registrate le migliori performance di sempre"

Gruppo Grimaldi, 75 anni di successi

Alla XXV Euromed Convention focus sul processo di transizione energetica

Salvo Vaglica

Il Gruppo Grimaldi compie 75 anni e li celebra con l'apertura ufficiale della XXV Euromed Convention From Land to Sea riunisce a Sorrento 800 top player del mondo istituzionale, della finanza, della logistica, della portualità e dei trasporti. Focus della convention internazionale è il processo di transizione energetica, che deve essere supportato da una valida strategia internazionale in termini di riduzione delle emissioni.

L'Amministratore Delegato Emanuele Grimaldi, nel suo intervento, ha tracciato un'ampia panoramica sul presente e sul futuro green del primo gruppo armatoriale italiano e primo player nelle Autostrade del Mare in Europa, ricordando che il Gruppo Grimaldi negli ultimi 12 mesi ha registrato le migliori performance di sempre.

Il 2022 vede l'ingresso di sette nuove unità ro-ro della classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) nella flotta del Gruppo: si tratta di unità per il trasporto di rotabili di corto raggio più ecosostenibili e con maggiore capacità al mondo, potendo trasportare oltre 500 trailer per ogni viaggio effettuato. A queste si aggiungono 10 navi attualmente in costruzione, che saranno con-

segnate nei prossimi due anni, tra cui: sei unità ro-ro multipurpose della classe G5 per le rotte intercontinentali, due navi della classe Superstar per il trasporto di merci e passeggeri per la compagnia Finlines, e due ulteriori navi ro-ro della classe GG5G. Alla firma è, infine, un ulteriore ordine per 10 navi PCTC (Pure Track Car Carrier) dalla capacità di carico di 9.000 CEU (Car Equivalent Unit) ciascuna.

Le nuove costruzioni, nel loro complesso, consentiranno di limitare fortemente le emissioni inquinanti, con una percentuale che varia tra il 50% e il 70% rispetto alle tradizionali flotte di navi cargo. Sempre in termini di tutela dell'ambiente, il Gruppo Grimaldi ha confermato il partnership con i principali attori dell'innovazione tecnologica in ambito marittimo, con l'obiettivo di esplorare ed implementare un numero sempre crescente di soluzioni ecosostenibili e tecnologicamente avanzate. A questo piano di investimenti per l'ampliamento e l'innovazione della flotta si è affiancato un importante programma di acquisizioni, che ha interessato il settore terminalistico e della logistica. Nel 2022, è stato acquisito il 33% di Antwerp Euroterminal, che è oggi al 100% proprietà del Gruppo Gri-

maldi: il terminal ospita il parcheggio coperto più grande del Belgio, con un'area di 1.720.000 mq suddivisa su 7 livelli e una capacità complessiva di 9.700 veicoli. Il Gruppo Grimaldi ha acquisito, inoltre, il 90% del pacchetto azionario di Brucoato De.T.A., azienda siciliana leader nel trasporto intermodale a livello internazionale. Per i prossimi investimenti in terminal e logistica, il Gruppo guarda verso Nord Europa, Grecia, Italia e Spagna.

«Negli ultimi 12 mesi abbiamo registrato le migliori performance di sempre da parte delle principali compagnie di navigazione facenti parte del nostro Gruppo - ha dichiarato Emanuele Grimaldi - Si tratta di un risultato importante, raggiunto con un'accorta politica di investimenti, con la riduzione dei consumi della flotta pari a 500.000 tonnellate di carburante, con la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie navali e con il grande impulso che abbiamo dato all'attività terminalistica e logistica». «Grazie alla recente attivazione di un servizio regolare tra l'Europa ed il Far East per il trasporto di veicoli, oggi possiamo celebrare i nostri 75 anni di attività con la bandiera del Gruppo Grimaldi che sventola su tutti i mari e in tutti i cinque continenti».



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

Gioia Tauro primo in Italia per i container, Cagliari e Augusta 2° e 3° nel settore energy, Taranto 2° nelle solide, Salerno 4° per il Ro-Ro

Commercio via mare ancora avanti tutta

Rapporto Srm: l'import-export nei porti italiani cresciuto del 42% nel primo semestre, +53% solo nel Mezzogiorno

Alessia Spataro

Nonostante le tensioni internazionali non si ferma la crescita del commercio marittimo, che viaggia a gonfie vele in Italia e nel mondo. È quanto emerge dal nono Rapporto annuale "Italian Maritime Economy", redatto dal Centro Studi (Srm) di Intesa Sanpaolo in occasione della Naples Shipping Week 2022. Questa volta l'analisi si è concentrata sull'impatto che pandemia e guerra in Ucraina hanno avuto sui trasporti via mare e sulla logistica: entrambi valgono circa il 12% del Pil globale.

Il commercio internazionale è in continuo aumento, e segnerà un +1,1% nel 2022 (è salito a 12,2 miliardi di tonnellate) e un +2,3% nel 2023. Ma i segnali positivi giungono anche dall'Italia, dove le tonnellate raggiunte sono 244 milioni (+2,7% sul 2019). I porti del Mezzogiorno guidano la crescita: nel primo semestre 2022 l'import-export marittimo del Sud ha superato i 41 miliardi di euro (+53% sull'anno precedente). La performance batte quella dell'intera Italia (+42%), che a giugno 2022 ha sfiorato i 184 miliardi di euro. Somma che rende il Paese, nel trasporto via mare, responsabile del 16% del valore aggiunto dell'Unione europea, al secondo posto dopo la Germania.



Scendendo nel dettaglio, il rapporto mostra un miglioramento del trend dei noli, protagonisti di rialzi record nel triennio 2019-2021.

Il porto di Shanghai, il più grande al mondo, è però in fase discendente: dopo aver raggiunto il picco storico dei 5mila punti a gennaio 2022, è sceso nei successivi sette mesi a 4mila, per poi flettere sotto i 3mila punti a settembre. Sul dato ha sicuramente inciso la politica "zero Covid" del governo cinese, che non ha pesato invece sull'affidabilità dei servizi di linea.

Il Mediterraneo continua a mantenere la sua capacità attrattiva. Il di-

vario con i porti del Nord Europa è in costante diminuzione mentre l'indice Port Liner Shipping Connectivity del "Mare nostrum", nel secondo trimestre 2022, è aumentato di circa 20 punti dal 2006.

Secondo il rapporto Srm, con un contributo al traffico merci del 45% anche a giugno 2022, il Mezzogiorno esprime in tutti i comparti del marittimo valori di peso percentuale molto superiori a quelli di PIL (22%), di numero di imprese e di addetti.

Il traffico via mare nel Mezzogiorno ha più valore per il territorio: l'import-export via mare sul totale del

traffico è pari al 64% contro una quota del 36% dell'Italia.

L'import-export via mare del Mezzogiorno al 1° semestre 2022, ha già superato i 41 miliardi di euro con un balzo del 53% sull'anno precedente; si tratta di una performance anche superiore all'Italia (42%). I recentissimi dati del 1° semestre 2022, segnano poi "una rivincita degli scali meridionali" sempre presenti tra i primi posti in classifica nelle diverse tipologie merceologiche: Cagliari e Augusta rispettivamente 2° e 3° porto in Italia nel segmento energy, Taranto 2° nelle solide, Salerno 4° per il Ro-Ro, e benissimo Gioia

Tauro al 1° (per tonnellate) che con le performance del segmento container tiene in alto i numeri dell'Italia. Il peso dei porti del Mezzogiorno gioca un ruolo chiave sul comparto "Energy" (petrolio greggio e raffinato) rappresentando il 47% dei rifornimenti e delle esportazioni petrolifere via mare del Paese ed essendo il terminale di importanti pipeline dal Nord Africa e dall'Asia. Il Sud ha una presenza importante del settore Ro-Ro e delle autostrade del mare (incide a giugno 2022 per il 49% sul totale Italia), comparto che ha svolto e sta svolgendo un ruolo chiave in fase pandemica e di conflitto in quanto cinghia di trasmissione di un trade di prossimità e trasporto di veicoli pesanti sottratti alla strada.

Infine, le 8 ZES (Zone Economiche Speciali) del Mezzogiorno per le quali il PNRR ha previsto 630 milioni di investimenti stanno avendo grande impulso per la nomina dei Commissari Straordinari (in corso di finalizzazione quella della ZES Sardegna) anche grazie al recente procedimento di autorizzazione unica assegnata a tali figure che sostituisce tutte le precedenti autorizzazioni, concessioni e pareri snellendo le attività. Inoltre, esse stanno definendo le strategie di sviluppo così come sta avvenendo per le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) del Centro-Nord.

Mario Mattioli (Confitarma) e Stefano Messina (Assarmatori) plaudono al recepimento nel Decreto aiuti ter degli standard di bandiera europei

Giuseppe De Santis

Estensione del Registro internazionale, le associazioni armatoriali plaudono al recepimento, nel Decreto aiuti ter, degli standard di bandiera europei.

"Questo risultato, lungamente atteso, equipara le condizioni operative delle flotte di bandiera Europea restando fermo il requisito centrale del radicamento sul territorio nazionale da parte dei soggetti non italiani interessati a fruire della norma", dichiara il presidente di Confitarma Mario Mattioli. "La nuova norma, che di fatto anticipa tematiche che avrebbero dovuto essere affrontate ad inizio 2023 in sede di rinnovo della scadenza del Registro Internazionale, favorisce l'occupazione della gente di mare ed il consolidamento

L'estensione del Registro internazionale piace agli armatori "Ora occorre lavorare alla semplificazione delle procedure"

aziendale delle imprese di trasporto marittimo radicate in Italia" sottolinea. L'auspicio è che questo passaggio dia anche una spinta ulteriore alla "sburocratizzazione e semplificazione delle procedure che governano l'operatività delle navi di bandiera italiana al fine di eliminare il gap amministrativo che continua a permanere nei confronti delle flotte registrate nei registri UE/SEE".

Sulla stessa lunghezza d'onda Assarmatori. "La lettura della bozza del Decreto Aiuti ter - dice il presidente Stefano

Messina - è fonte di grande soddisfazione, perché permetterebbe di rispondere in maniera positiva a quanto richiesto da una Decisione della Commissione Europea che risale al giugno 2020". "Da più di 24 anni - prosegue - questo regime consente alle imprese di trasporto marittimo di essere in grado di competere, sviluppando investimenti, mantenendo e creando ulteriore occupazione italiana e contribuendo alla crescita del sistema Italia. La sua estensione permette il consolidamento e probabilmente il rafforzamento di

questo importante settore dell'economia italiana. Per questo ci auguriamo che questa bozza diventi legge dello Stato così da allineare il nostro oramai collaudato strumento di sostegno alle regole dettate dalla Unione Europea". Secondo Assarmatori, non deve poi essere dimenticata l'esigenza oramai impellente di una semplificazione del sistema regolatorio settoriale. Occorre rendere la bandiera italiana competitiva rispetto a quelle esistenti negli altri Paesi dell'UE. "Questo - conclude il presidente dell'associazione armato-

riale - scongiurerebbe il pericolo che il nuovo strumento crei i presupposti per un flagging out a favore dei registri della Unione".

Messina valuta positivamente anche il decreto attuativo con cui il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha dettagliato le modalità per usufruire dei 500 milioni di euro stanziati nel Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per la costruzione di nuove unità e il refitting di quelle già in esercizio nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto marittimo. "Si tratta - ha detto - di una misura che l'armamento italiano attendeva da vent'anni e che potrà dare un nuovo e determinante impulso agli investimenti nella direzione di una vera e sostenibile politica di transizione energetica".

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

GRIMALDI LINES

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

Ecol Sea
SERVIZI PER L'AMBIENTE

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

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

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

L'Avvisatore
marittimo

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

Direttore: Enzo Di Giovanni
Direttore responsabile: Giancarlo Drago
Editrice: Sicily Port Informer
Calata Marinali d'Italia - Edificio Stella Maris - Porto di Palermo
Telefax: +39 0916121138 / Cell. 3357083540
sito web: www.avvisatore.com e-mail: avvisatore@avvisatore.com
Stampa Pittografica: via Salvatore Pelligrà 6 - 90128 Palermo - tel. +39 091481521

Anno 13 Numero 19 - 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

| | | |
|-------------------|------------------|-------------------|
| 1 OTTOBRE | MSC ESHA YY1086R | (MSC SICILIA SRL) |
| 8 OTTOBRE | MSC ESHA YY1087R | (MSC SICILIA SRL) |
| 15 OTTOBRE | MSC ESHA YY1088R | (MSC SICILIA SRL) |
| 22 OTTOBRE | MSC ESHA YY1089R | (MSC SICILIA SRL) |

SUD AMERICA

| | | |
|-------------------|------------------|-------------------|
| 1 OTTOBRE | MSC ESHA YY1086R | (MSC SICILIA SRL) |
| 8 OTTOBRE | MSC ESHA YY1087R | (MSC SICILIA SRL) |
| 15 OTTOBRE | MSC ESHA YY1088R | (MSC SICILIA SRL) |
| 22 OTTOBRE | MSC ESHA YY1089R | (MSC SICILIA SRL) |

NORD EUROPA

| | | |
|-------------------|------------------|-------------------|
| 1 OTTOBRE | MSC ESHA YY1086R | (MSC SICILIA SRL) |
| 8 OTTOBRE | MSC ESHA YY1087R | (MSC SICILIA SRL) |
| 15 OTTOBRE | MSC ESHA YY1088R | (MSC SICILIA SRL) |
| 22 OTTOBRE | MSC ESHA YY1089R | (MSC SICILIA SRL) |

SUBCONTINENTE INDIANO

| | | |
|-------------------|------------------|-------------------|
| 1 OTTOBRE | MSC ESHA YY1086R | (MSC SICILIA SRL) |
| 8 OTTOBRE | MSC ESHA YY1087R | (MSC SICILIA SRL) |
| 15 OTTOBRE | MSC ESHA YY1088R | (MSC SICILIA SRL) |
| 22 OTTOBRE | MSC ESHA YY1089R | (MSC SICILIA SRL) |

AFRICA ORIENTALE

| | | |
|-------------------|------------------|-------------------|
| 1 OTTOBRE | MSC ESHA YY1086R | (MSC SICILIA SRL) |
| 8 OTTOBRE | MSC ESHA YY1087R | (MSC SICILIA SRL) |
| 15 OTTOBRE | MSC ESHA YY1088R | (MSC SICILIA SRL) |
| 22 OTTOBRE | MSC ESHA YY1089R | (MSC SICILIA SRL) |

TUNISIA

DA PALERMO PER LA GOULETTE

TUTTI I SABATO M/N EXCELLENT (GRIMALDI VELOCI)

1 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

6 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

13 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

15 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

20 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

22 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

27 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

29 OTTOBRE ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

TURCHIA

DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

2 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

5 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

8 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

9 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

12 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

15 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

16 OTTOBRE GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

NORD AMERICA

| | | |
|-------------------|------------------|-------------------|
| 1 OTTOBRE | MSC ESHA YY1086R | (MSC SICILIA SRL) |
| 8 OTTOBRE | MSC ESHA YY1087R | (MSC SICILIA SRL) |
| 15 OTTOBRE | MSC ESHA YY1088R | (MSC SICILIA SRL) |
| 22 OTTOBRE | MSC ESHA YY1089R | (MSC SICILIA SRL) |

GIORNO

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

GIORNO

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

GIORNO

| 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

| 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

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

GIORNO

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

IL PORTO DI PALERMO

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

IL PORTO DI TERMINI IMERESE

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

ITINERARI NAVI DI LINEA

| GIORNO | DA | ARR. | PER | PART. | SOCIETA' | GIORNO | DA | ARR. | PER | PART. | SOCIETA' |
|-------------------|---------|-------|---------|--------------|--------------------|-----------------|---------|-------|---------|-------|--------------------|
| LUNEDI' | Napoli | 06.30 | Napoli | 21.00 | Grandi Navi Veloci | VENERDI' | Napoli | 06.30 | Napoli | 21.00 | Grandi Navi Veloci |
| | Napoli | 06.45 | Napoli | 20.15 | Tirrenia-Cin | | Napoli | 06.45 | Napoli | 20.15 | Tirrenia-Cin |
| | Ustica | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines | | Tunisi | 07.00 | Salerno | 10.00 | Grimaldi Group |
| | Ustica | 10.30 | Ustica | 07.15 | C.no Liberty Lines | | Ustica | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines |
| | Eolie | 11.45 | Eolie | 13.50 | A.fo Liberty Lines | | Napoli | 09.30 | Napoli | 19.00 | Grandi Navi Veloci |
| | Genova | sosta | Genova | 23.00 | A.fo Liberty Lines | | Ustica | 10.30 | Ustica | 07.15 | C.no Liberty Lines |
| | Ustica | 16.30 | Ustica | 17.15 | A.fo Liberty Lines | | Eolie | 11.45 | Eolie | 13.50 | A.fo Liberty Lines |
| | Ustica | 19.00 | Ustica | 08.30 | Siremar | | Ustica | 16.30 | Ustica | 17.15 | A.fo Liberty Lines |
| | Salerno | 23.00 | Tunisi | 02.00 (mart) | Grimaldi Group | | Livorno | 14.00 | Livorno | 18.30 | Grimaldi Group |
| | Livorno | sosta | Livorno | 18.30 | Grimaldi Group | | Ustica | 19.00 | Ustica | 08.30 | Grandi Navi Veloci |
| | | | | | | | Genova | 19.00 | Genova | 23.00 | Grandi Navi Veloci |
| | | | | | | | Napoli | 19.30 | Napoli | 23.59 | Grandi Navi 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 | C.no Liberty Lines | | Napoli | 06.45 | Napoli | 20.15 | Tirrenia-Cin |
| | Ustica | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines | | Napoli | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines |
| | Eolie | 11.45 | Eolie | 13.50 | A.fo Liberty Lines | | Ustica | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines |
| | Livorno | 14.00 | Livorno | 18.30 | Grimaldi Group | | Ustica | 10.30 | Ustica | 07.15 | C.no Liberty Lines |
| | Eolie | 16.30 | Eolie | 17.15 | A.fo Liberty Lines | | Ustica | 16.30 | Ustica | 17.15 | A.fo Liberty Lines |
| | Genova | 18.00 | Malta | 22.45 | Grandi Navi Veloci | | Ustica | 19.00 | Ustica | 08.30 | Siremar |
| | Ustica | 19.00 | Ustica | 08.30 | Grimaldi Group | | Ustica | 19.00 | Ustica | 23.00 | Grandi Navi Veloci |
| | Genova | 19.00 | Genova | 23.00 | Grandi Navi Veloci | | Napoli | 19.30 | Napoli | 23.59 | Grandi Navi Veloci |
| | Napoli | 19.30 | Napoli | 23.59 | Grandi Navi Veloci | | | | | | |
| MERCOLEDI' | Napoli | 06.30 | Napoli | 21.00 | Grandi Navi Veloci | | | | | | |
| | Napoli | 06.45 | Napoli | 20.15 | Tirrenia-Cin | | | | | | |
| | Ustica | sosta | Ustica | 07.15 | C.no Liberty Lines | | | | | | |
| | Ustica | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines | | | | | | |
| | Eolie | 11.45 | Eolie | 13.50 | A.fo Liberty Lines | | | | | | |
| | Livorno | 14.00 | Livorno | 18.30 | Grimaldi Group | | | | | | |
| | Ustica | 16.30 | Ustica | 17.15 | A.fo Liberty Lines | | | | | | |
| | Ustica | 19.00 | Ustica | 08.30 | Siremar | | | | | | |
| | Genova | 19.00 | Genova | 23.00 | Grandi Navi Veloci | | | | | | |
| | Ustica | 19.45 | Ustica | 14.00 | C.no Liberty Lines | | | | | | |
| GIOVEDI' | Napoli | 06.30 | Napoli | 21.00 | Grandi Navi Veloci | | | | | | |
| | Napoli | 06.45 | Napoli | 20.15 | Tirrenia-Cin | | | | | | |
| | Ustica | 08.30 | Ustica | 13.00 | A.fo Liberty Lines | | | | | | |
| | Malta | 10.00 | Genova | 14.30 | Grimaldi Group | | | | | | |
| | Ustica | 10.30 | Ustica | 07.15 | C.no Liberty Lines | | | | | | |
| | Eolie | 11.45 | Eolie | 13.50 | A.fo Liberty Lines | | | | | | |
| | Livorno | 14.00 | Livorno | 18.30 | Grimaldi Group | | | | | | |
| | Ustica | 16.30 | Ustica | 17.15 | A.fo Liberty Lines | | | | | | |
| | Ustica | 19.00 | Ustica | 08.30 | Siremar | | | | | | |
| | Genova | 19.00 | Genova | 23.00 | Grandi Navi Veloci | | | | | | |
| | Ustica | 19.45 | Ustica | 14.00 | C.no Liberty Lines | | | | | | |

Cambi doganali

Validi dall'1 al 31 ottobre 2022

| DIVISA | EURO |
|----------------------|---------|
| \$ Usa | 0,9906 |
| Yen giapponese | 142,66 |
| Corona danese | 7,4364 |
| Corona svedese | 10,9214 |
| Lira sterlina | 0,87335 |
| Corona norvegese | 10,2858 |
| Corona ceca | 24,637 |
| Fiorino ungherese | 405,10 |
| Zloty polacco | 4,7505 |
| Franco svizzero | 0,9549 |
| \$ canadese | 1,3262 |
| \$ australiano | 1,4851 |
| \$ neozelandese | 1,6844 |
| Lev bulgaro | 1,9558 |
| Litas lituano | 3,45280 |
| Lira Turca | 18,1490 |
| Dollaro di Singapore | 1,4006 |
| Peso Messicano | 19,7847 |
| \$ Hong Kong | 7,7761 |

In controtendenza il mercato degli autocarri pesanti, con solidi incrementi registrati a luglio (+2,8%) e soprattutto in agosto (+24,4%)

Veicoli commerciali, giù le vendite in Europa

I dati Acea: immatricolazioni in calo da quattordici mesi, a luglio e agosto rispettivamente -17,4% e -8%

Giacomo D'Orsa

Immatricolazioni di veicoli commerciali ancora in calo nell'Unione Europea, segnando quattordici mesi consecutivi di flessione. I dati Acea, Associazione europea dei costruttori di autoveicoli, rilevano a luglio e agosto 2022 un calo, rispettivamente, del 17,4% e dell'8%.

La forte contrazione delle immatricolazioni di furgoni ha contribuito in modo determinante alla contrazione complessiva del mercato dei veicoli commerciali. Tutti i principali mercati dell'Unione Europea hanno subito perdite durante i mesi estivi, a eccezione della Spagna, che è riuscita a registrare una crescita in agosto (+11,5%). I volumi di vendita dei veicoli commerciali sono diminuiti del 18,8%, raggiungendo 1 milione di unità registrate in tutta l'Ue. I quattro mercati più grandi hanno seguito questa tendenza negativa, con la Spagna (-25,8%), la Francia (-21,5%), la Germania (-17,1%) e l'Italia (-11,1%) che hanno registrato cali a due cifre quest'anno. Il mercato Ue di due nuovi furgoni ha registrato perdite a due cifre sia a luglio (-20,6%) sia ad agosto (-12,1%).

Ad eccezione della performance positiva della Spagna in agosto (+8,8%), tutti i principali mercati dell'Ue hanno registrato un calo durante l'estate. Da gennaio ad agosto, nell'Unione Europea sono stati immatricolati 838.608 nuovi veicoli commerciali leggeri, con un calo del 22,3%, rispetto allo stesso periodo dell'anno prece-



dente. In Francia, il più grande mercato per i furgoni nella regione, le immatricolazioni sono diminuite del 23,6% rispetto all'anno precedente. Anche altri mercati chiave della regione hanno registrato perdite, tra cui la Spagna, che ha registrato il calo percentuale più forte (-29,9%), Germania (-20,2%) e Italia (-12,4%). È proseguito lo slancio verso l'alto del segmento degli autocarri pesanti, con solidi incrementi registrati a luglio (+2,8%) e soprattutto in agosto (+24,4%). Il risultato di luglio è stato in gran parte trainato dai Paesi dell'Europa centrale (+15%). Agosto è stato un mese ancora più positivo, con quasi tutti i mercati dell'Unione Europea che hanno registrato forti guadagni. Nei primi otto mesi dell'anno, il mercato dei veicoli commerciali pesanti dell'Unione Europea è rimasto in territorio positivo, grazie ai risultati degli ultimi quattro mesi.

Le immatricolazioni sono aumentate del 2,7%, raggiungendo le 165.908 unità su base annua. I mercati chiave della regione hanno registrato risultati contrastanti. La Germania ha registrato una leggera flessione (-1,8%), mentre la Spagna e la Francia hanno registrato una crescita in questo periodo di otto mesi (rispettivamente +9,9% e +1,9%). Le immatricolazioni di nuovi autocarri nell'Ue sono tornate a crescere ad agosto (+18,1%), dopo essere rimaste ferme a luglio (-0,5%).

Nel 2022, le immatricolazioni di nuovi veicoli commerciali medi e pesanti nell'Ue sono diminuite di un modesto 0,6%, nonostante la crescita del mese scorso. Ad eccezione della Spagna (+8,8%), tutti i principali mercati dell'Europa occidentale hanno registrato una performance peggiore rispetto al 2021: Germania (-6,1%), Francia (-1,8%) e Italia (-1,6%).

Il rapporto della Iata sui movimenti mondiali di luglio

Frena il trasporto aereo delle merci Impennata del traffico passeggeri

nostro servizio

Il traffico aereo globale delle merci di luglio 2022 ha subito una contrazione del 9,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, valore che sale al 10,2% se consideriamo solo il trasporto internazionale. Nello stesso mese il traffico passeggeri è cresciuto del 58,8% rispetto allo stesso mese del 2021, portando i volumi al 74,6% dei livelli pre-crisi. Le persone hanno ripreso fiducia soprattutto tra i confini nazionali. Il traffico interno ha infatti raggiunto l'86,9% del livello di luglio 2019.

Lo comunica la Iata, aggiungendo che la capacità di stiva è invece aumentata del 3,6%. I valori restano comunque vicini a quelle pre-pandemici di luglio 2019. L'associazione rileva che gli ordini per le esportazioni sono diminuiti in quasi tutti i Paesi considerati, con la notevole eccezione della Cina, che ha iniziato a giugno una ripresa. Inoltre, l'Europa è colpita dalla guerra in Ucraina, anche per quanto riguarda la capacità di stiva, a causa della scom-

parsa dei vettori ucraini e russi.

Un fattore di ripresa di luglio è l'allentamento dei confinamenti per Covid-19 in Cina, che ha favorito il commercio internazionale nel secondo trimestre dell'anno. Un elemento che potrà spingere in alto il trasporto aereo nei prossimi mesi.

"Il cargo aereo si sta attestando su livelli prossimi a quelli del 2019, anche se ha fatto un passo indietro rispetto alle straordinarie prestazioni del 2020-2021", commenta Willie Walsh, direttore generale della Iata.

"La volatilità derivante dai vincoli della catena di approvvigionamento e dall'evoluzione delle condizioni economiche ha visto i mercati cargo muoversi sostanzialmente in modo laterale da aprile. I dati di luglio ci mostrano che il cargo aereo continua a resistere, ma come nel caso di quasi tutti i settori, dovremo osservare attentamente gli sviluppi economici e politici nei prossimi mesi", egli ha concluso.

Opzione da 30,4 milioni di dollari per la High Adventurer

Mercato mondiale delle navi cisterna Una nuova acquisizione per d'Amico



Marco Di Giovanni

D'Amico International Shipping S.A., società leader a livello internazionale nel trasporto marittimo, specializzata nel mercato delle navi cisterna, rende noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers D.A.C., ha esercitato l'opzione d'acquisto sulla MT High Adventurer, una nave cisterna "medium-range" di portata lorda pari a 50.000 tonnellate, costruita a novembre 2017 presso Onomichi Dockyard Co., Ltd., Giappone, per un importo pari a circa 30,4 milioni di dollari e con consegna stimata a novembre 2022.

Ad oggi, la flotta DIS comprende 35 navi cisterna a doppio scafo (MR, Handysize e LRI, di cui 17 navi di proprietà, 10 a noleggio e 8 a noleggio a scafo nudo), con un'età media relativa alle navi di proprietà e a noleggio a scafo nudo pari a 6,9 anni.

Paolo d'Amico, presidente e amministratore delegato di d'Amico International Shipping, ha dichiarato: "Sono molto orgoglioso di annunciare l'acquisto da parte di DIS della MT High Adventurer, una nave MR costruita in Giappone a novembre 2017 e noleggiata da allora a d'Amico Tankers. Attraverso l'esercizio di questa opzione, DIS acquisisce una MR Eco di grande qualità, costruita da uno dei più rinomati cantieri giapponesi, ad un prezzo interessante rispetto ai valori storici e di

circa il 20% inferiore ai valori di mercato odierni, per navi simili. Questa transazione, ci consente anche di ridurre in modo significativo il breakeven di conto economico e di cassa della nave in oggetto. Ci aspettiamo inoltre di concludere in tempi rapidi e a condizioni estremamente interessanti, un contratto di finanziamento bancario a sostegno di questa operazione. L'acquisto di questa nave è perfettamente in linea con il nostro piano strategico di lungo termine volto a possedere e a gestire una flotta estremamente moderna e 'Eco', al fine di ridurre l'impatto ambientale di DIS, migliorando al contempo la propria redditività e competitività commerciale."

Un mese fa la società armatoriale aveva reso noto che la propria controllata operativa d'Amico Tankers D.A.C. aveva acquisito il controllo del 100% di Glenda International Shipping d.a.c. (Irlanda) attraverso il riscatto delle azioni possedute da Topley Corporation (Gruppo Glencore). La quota restante della joint venture (50%) è stata rilevata al prezzo di 27,4 milioni di dollari.

Paolo d'Amico ha definito questo accordo "un'ottima opportunità per la d'Amico I.S. Questa transazione aumenterà con effetto immediato la dimensione della flotta e, date le prospettive di mercato molto favorevoli, riteniamo di poter ottenere un buon ritorno sull'investimento".

Al cantiere navale di Palermo prosegue il restyling della ex Costa Luminosa per Carnival

Un traghetto green per le isole minori

Solo Fincantieri risponde al bando da 120 milioni indetto dalla Regione Siciliana

Bianca Longo

Si è chiuso il bando da 120 milioni di euro, indetto dalla Regione Siciliana, per la fornitura di un nuovo traghetto per i collegamenti fra Sicilia e Isole minori. A darne notizia l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone. «Alla chiusura dei termini – illustra l'assessore – abbiamo ricevuto una sola offerta da parte di Fincantieri, il più importante gruppo navale d'Europa, per costruire una nave che destineremo ai trasporti marittimi siciliani. Il bando, a cui adesso faranno seguito le dovute verifiche sulla proposta e l'eventuale aggiudicazione, prevede anche l'opzione per un secondo traghetto. Per la Sicilia è un risultato storico – sottolinea Falcone – perché finora mai nessuno aveva posto le basi per mandare in pensione i traghetti vecchi di quarant'anni che ancora circolano nei nostri mari».

Nel dettaglio il bando, curato dal Dipartimento Infrastrutture, si era rivolto al mercato per la fornitura di una unità navale ro-pax classe A da adibire al tra-

sporto di passeggeri, auto, mezzi pesanti e merci pericolose in colli e autocisterne con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

La nave dovrà essere dotata di due ponti di carico, dei quali uno dedicato solo alle auto e in grado di accogliere 53 in 255 metri di corsia, mentre l'altro sarà misto, con capacità di 610 metri per trailer e 710 per auto (147 unità). La lunghezza dell'unità navale sarà di 138,4 metri e la larghezza massima di 25,2, mentre la velocità massima sarà di 19 nodi con il 100% della potenza nominale del propulsore.

«Una volta regolarmente concretizzata l'aggiudicazione a Fincantieri – aggiunge l'assessore Marco Falcone – faremo in modo che la costruzione del traghetto possa svolgersi al cantiere navale di Palermo, alimentando un circolo virtuoso di spesa e lavoro per la Sicilia. Eserciteremo poi l'opzione per la seconda nave. Questi ingenti fondi erano come parcheggiati, noi abbiamo spinto al massimo per giungere a un

bando che renderà possibile questo grande investimento sui collegamenti marittimi», conclude Falcone.

Intanto al cantiere navale è in stato avanzato la conversione della ex Costa Luminosa, nave da crociera ora diventata Carnival Luminosa. La nave si trova attualmente in bacino di carenaggio dove lo scafo, le murate e il fumaiolo sono state già ridipinte con le insegne di Carnival Cruise Line.

Con il passaggio di proprietà formalmente avvenuto nei giorni scorsi al suo arrivo a Palermo, l'ex Costa Luminosa ha anche cambiato bandiera, passando dal registro navale italiano a quello portoghese.

I lavori di restyling della nave non riguarderanno però solo lo scafo esterno ma anche alcuni spazi interni con le aree pubbliche che saranno adatte per offrire la maggior parte delle esperienze e degli spazi tipici di Carnival. Dopo aver lasciato il cantiere siciliano una volta completato il restyling, la Carnival Luminosa accoglierà i suoi primi ospiti a partire dall'inizio di novembre.

Gli autotrasportatori siciliani possono presentare le domande entro il 20 ottobre

Stretto, prorogata la richiesta di contributi

Prorogato al 20 ottobre il termine della presentazione delle richieste dei contributi a fondo perduto previsti dalla Regione Siciliana in favore degli autotrasportatori che attraversano lo Stretto di Messina. La data era stata precedentemente fissata al 25 settembre. Gli aiuti ammontano a 10 milioni di euro e sono destinati all'imbarco dei mezzi con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, accompagnati dagli autisti, su qualunque vettore che svolge il servizio di attraversamento marittimo dello Stretto di Messina. Il contributo è pari al 20% del totale imponibile delle fatture relative ai biglietti

del trasporto marittimo per gli attraversamenti dello Stretto.

L'assessorato regionale delle Infrastrutture e mobilità della Regione ha comunicato una modifica dell'avviso che stabilisce le modalità di accesso ai contributi, riservati alle imprese che esercitano attività di autotrasporto con sede legale o unità operativa nel territorio siciliano.

La procedura si articola in due fasi. La fase di preparazione, dalle ore 12 del 20 giugno fino alle ore 12 del 17 ottobre, consiste nella compilazione e caricamento della domanda corredata dalla documentazione contabile (biglietti con

relative fatture e carte d'imbarco o del documento emesso dalle compagnie che effettuano il trasporto marittimo sullo Stretto di Messina a seguito delle operazioni di check-in) riferita esclusivamente al primo trimestre previsto per la concessione del contributo, ossia dalla mezzanotte del 18 giugno – alla mezzanotte del 18 settembre.

La fase di invio della domanda e dei relativi allegati, deve essere effettuata dalle ore 12 del 18 ottobre alle ore 12 del 20 ottobre. Per presentare l'istanza occorre accedere con credenziali Spid del legale rappresentante alla piattaforma informatica dedicata.

Camion e autobus rappresentano il 2% degli autoveicoli in circolazione ma il 28% dei gas serra diffusi dal trasporto su strada

Mezzi inquinanti, stop alle vendite entro il 2035

Studio T&E: provvedimenti necessari per azzerare le emissioni dell'autotrasporto in Europa nei tempi previsti

Gianni De Bono

Per azzerare le emissioni dell'autotrasporto nell'Unione Europea entro il 2035 la vendita di camion e autobus alimentati con combustibili fossili. E' quanto emerge da uno studio dell'organizzazione non governativa europea Transport & Environment (T&E), secondo cui in assenza di un intervento dell'UE il crescente impatto dei mezzi pesanti inquinanti è destinato ad annullare il calo delle emissioni ottenuto nel decennio in corso con l'elettrificazione delle auto e dei furgoni.

Lo studio specifica che se camion e autobus rappresentano solo il 2% degli autoveicoli in circolazione, tuttavia sono responsabili del 28% delle emissioni totali di gas serra del trasporto su strada in Europa. Inoltre il documento precisa che la crescita della circolazione dei mezzi pesanti, la cui emissioni sono aumentate di oltre un quarto dal 1990 al 2019, non appare destinata ad arrestarsi, e, secondo le previsioni della Commissione Europea, tra il 2020 e il 2050 l'attività dei camion dovrebbe registrare un ulteriore aumento del +44%, mentre nello stesso periodo quella degli autobus dovrebbe addirittura segnare un +72%. Lo studio sottolinea anche come i veicoli pesanti brucino enormi quantità di petrolio, con camion e autobus che



consumano il 42% del gasolio utilizzato dal trasporto stradale nell'UE. Secondo T&E, fermare già nel 2030 le vendite di nuovi mezzi pesanti alimentati con combustibili fossili rappresenterebbe l'opzione più sicura per il clima, ma - specifica il documento - la portata delle trasformazioni richieste potrebbe determinare impatti industriali troppo severi. Pertanto, in base al modello elaborato da T&E, lo stop alle vendite di questa tipologia di veicoli pesanti nel 2035 rappresenta l'opzione più sostenibile e praticabile affinché l'Unione Europea, coerentemente con i suoi

obiettivi, possa ottenere l'azzeramento delle emissioni prodotte dal trasporto merci su strada nel 2050. Se dal 2035 tutti i mezzi pesanti venduti fossero a zero emissioni - spiega T&E - a restare in attività dopo il 2050 sarebbe solo un numero ridotto di veicoli diesel, peraltro mediamente più vecchi del ciclo medio di vita di questi mezzi che in Europa è di 18 anni, quindi destinati di lì a breve a uscire comunque dal mercato. T&E sottolinea che posticipare tale scadenza significherebbe agire troppo tardi, mentre fissare la fine della commercializzazione di nuovi veicoli in-

nanti al 2040 comporterebbe l'emissione aggiuntiva di 644 milioni di tonnellate di CO₂ in atmosfera rispetto allo scenario del 2035. Un surplus di emissioni, rimarca il rapporto, che sarebbe pari al 4% del rimanente bilancio globale del carbonio della UE, equivalente alla somma delle emissioni annuali da trasporto su strada di Germania, Francia, Regno Unito, Italia, Spagna e Polonia. Inoltre uno stop dei nuovi mezzi pesanti alimentati a combustibili fossili al 2040 avrebbe come risultato, dieci anni più tardi, una flotta circolante composta ancora per un quinto da mezzi

diesel e ciò metterebbe i legislatori nella condizione di dover adottare misure drastiche e costose proprio per eliminare quel residuo 20% inquinante della flotta.

Lo studio, inoltre, osserva che obiettivi ambiziosi dell'UE per la riduzione delle emissioni di CO₂ già al 2030 sarebbero più in linea con gli impegni verso l'elettrificazione che i costruttori di autoveicoli hanno già assunto e che in questo modo si sosterebbe e incentiverebbe il miglioramento tecnologico dell'industria dei mezzi pesanti. Il documento rivela che nello scenario al 2035 i camion a zero emissioni in circolazione nel 2030 sulle strade europee sarebbero 659.000, un numero coerente con gli annunci dei principali player industriali del settore. In questo modo verrebbe inoltre conseguito, entro la fine del decennio, un risparmio di gasolio pari al 9% dei consumi del settore.

Infine, l'analisi rivela che gli standard attualmente in vigore per il 2025 e il 2030 sono troppo poco ambiziosi e non permettono il conseguimento di una riduzione sufficiente delle emissioni, che alla fine del decennio supererebbero del 32% i livelli del 1990. I camion a zero emissioni in circolazione sulle strade della UE e del Regno Unito sarebbero nel 2030 appena 161.000, ovvero il 74% in meno rispetto a quanto già oggi previsto dai costruttori.

Interessati anche pesca e acquacoltura, almeno il 40% dei fondi destinato alle regioni del Mezzogiorno

Logistica per il settore agroalimentare Pubblicato l'avviso da 500 milioni

Danilo Giacalone

Pubblicato sul sito del ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali l'avviso pubblico per l'accesso alle agevolazioni per lo sviluppo della logistica agroalimentare, a favore delle imprese, in linea con le direttive fornite dal decreto firmato dal ministro Stefano Patuanelli il 13 giugno scorso, a cui sono destinati 500 milioni di euro nell'ambito della misura PNRR "Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo". Il nuovo strumento dei "Contratti per la logistica agroalimentare" prevede il sostegno agli investimenti finalizzati a potenziare i sistemi di logistica e stoccaggio, riducendo l'impatto ambientale e rafforzando la competitività delle imprese. Sono ammissibili alle agevolazioni i programmi di investimenti in attivi materiali e immateriali (a titolo

esemplificativo, locali di stoccaggio delle materie prime agricole, trasformazione e conservazione delle materie prime, digitalizzazione della logistica e altri), gli investimenti nel trasporto alimentare e gli interventi di innovazione dei processi di produzione, dell'agricoltura di precisione e della tracciabilità.

In particolare, i programmi di investimento potranno riguardare la creazione di una nuova unità produttiva, l'ampliamento della capacità, la riconversione o la ristrutturazione di un'unità produttiva esistente, o l'acquisizione di un'unità produttiva. L'ammissibilità dei progetti è subordinata alla destinazione di una quota minima dell'investimento, alternativamente: alla riduzione degli impatti ambientali e alla transizione ecologica, per almeno il 32% dell'investimento complessivo; alla digitalizzazione delle attività, per almeno il



27% dell'investimento complessivo. Possono partecipare le imprese, in forma singola o associata, anche in forma consortile, le società cooperative, i loro consorzi che operano nel settore agricolo e agroalimentare, le organizzazioni di produttori agricoli, le imprese attive nei settori pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo nonché le imprese commerciali e/o industriali e/o addette alla distribuzione.

Un importo pari ad almeno il 40 per cento delle risorse è destinato al finanziamento di progetti da realizzare nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria,

Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Le agevolazioni saranno concesse sulla base di una procedura valutativa e fino ad esaurimento dei fondi disponibili.

Le domande di accesso agli incentivi dovranno essere presentate attraverso la piattaforma informatica www.inviitalia.it, su cui sarà a breve disponibile una scheda informativa dettagliata e potranno essere richiesti ulteriori chiarimenti e informazioni. La presentazione delle domande di agevolazione sarà possibile a partire dalle ore 12.00 del 12 ottobre e fino alle ore 17.00 del 10 novembre 2022.

Pescherecci

Lavoratori imbarcati, rinnovato il contratto

Rinnovato il contratto per gli addetti imbarcati su natanti esercenti la pesca marittima che riguarda circa 27.000 lavoratori. Lo rendono noto Federpesca e Coldiretti che, insieme a Fai-Cisl, Uila Pesca e Flai-Cgil hanno rinnovato il contratto collettivo di lavoro alla vigilia della ripresa in molte marine delle attività dopo il fermo obbligatorio. La dinamica salariale concordata prevede una prima tranche di aumento al 1° ottobre del 3% e una seconda dal 1° ottobre 2023 del 3,5%. "Si tratta - sottolineano Federpesca e Coldiretti - di un importante segnale di responsabilità di imprese e lavoratori del settore ittico nazionale di fronte ad una emergenza mondiale in un momento di grande incertezza a livello internazionale con un aumento dei costi di produzione, in particolare il gasolio, insostenibili ed un'inflazione che si avvicina alle due cifre e che pesa in maniera importante sulle famiglie e sui lavoratori".

Chi pratica questa attività deve tenere conto dei rischi che comporta e rispettare norme ben precise come il divieto di utilizzare bombole

Immersione fatale in Calabria, tutti i rischi della pesca in apnea

Michelangelo Milazzo

Ennesima tragedia del mare, nei giorni scorsi, a Pizzo Calabro. Durante un'immersione è deceduto Giorgio Ceravolo, il sub 58enne sceso in apnea per svolgere attività di pesca subacquea che, a causa di un improvviso malore, non è più riemerso. A darne l'allarme il fratello buttatosi in acqua per raggiungere quella che da lontano appariva come la sagoma del corpo del congiunto. Appena portato a riva, i sanitari del 118, giunti sul luogo dell'accaduto insieme al personale della capitaneria di porto, non hanno potuto fare altro che constatare il decesso. Quest'ultima tragedia del mare ha messo in evidenza la quasi assoluta mancanza di conoscenza dei rischi che comporta ogni attività subacquea. Pescare in apnea è senza dubbio affa-

scinante ma con potenziali di rischio alquanto elevati. Chi scende in apnea è tenuto a rispettare norme ben precise. Regola essenziale di fondo il divieto assoluto di utilizzo dei dispositivi ausiliari per la respirazione: la pesca subacquea si pratica solo in apnea, senza alcun supporto di bombole. L'articolo 128 Ter della legge 4/2012 specifica, infatti, che è possibile trasportare sul mezzo d'appoggio degli apparecchi di respirazione fino a 10 litri di capacità, da utilizzare solo ai fini della sicurezza del sub. «Uno dei pericoli maggiori legati all'apnea - riferisce Francesco Costantino, istruttore nei corsi da "Commercial Diver" presso il Centro Studi Cedefip di Palermo - è la sindrome ipossica. Questo tipo di incidente porta ad uno svenimento del subacqueo negli ultimi metri di risalita, causata da una iperventilazione

forzata del sub prima di iniziare la discesa, ed alla drastica riduzione di pressione durante la risalita. L'iperventilazione forzata porta ad una diminuzione del livello di anidride carbonica nel sangue, campanello di allarme che ci indica quando è il momento di risalire per respirare nuovamente. Questo campanello viene ritardato dalla iperventilazione e quindi ne consegue lo svenimento quando il sub è a pochi metri dalla superficie. L'unica maniera per evitare questo incidente e non praticare iperventilazione forzata, ed immergersi sempre in coppia, con un compagno che rimane in superficie. Se il sub dovesse svenire, l'assistente sarà in grado di recuperarlo, evitandogli l'annegamento».

Per la pesca in apnea, il rispetto delle taglie deve essere totale e, trattandosi di pesca sportiva, il relativo divieto di

vendita delle prede. Il limite massimo del pescato è di 5 kg, fatto salvo il caso in cui tra le catture vi sia un singolo pesce di peso superiore. Le multe a chi oltrepassa questo limite, possono arrivare a 3.000 euro fino a 10 chili di pescato, e fino a 12.000 euro per chi pesca fino a 50 chilogrammi. Per arrivare a sanzioni pari a 50.000 euro per chi viene beccato con oltre 50 kg. Va, inoltre, sottolineato il divieto di raccogliere coralli, crostacei e molluschi, eccezione fatta per i cefalopodi (seppie, polpi, calamari, ecc.). La pesca in apnea è, inoltre, vietata entro i 500 metri nel mare che si estende di fronte a spiagge frequentate da bagnanti. Come anche nelle vicinanze di impianti fissi da pesca, di reti di posta e navi ancorate all'esterno dei porti. Casi questi dove è necessario mantenere una distanza minima di 100 metri. È vietato anche pescare nei

luoghi adibiti al regolare transito di barche e navi in entrata e in uscita dai porti.

La sicurezza del sub in immersione, che non può pescare dal tramonto all'alba, deve essere, infine, garantita da un segnale sull'apposito galleggiante o, in caso di mezzo nautico di appoggio, per mezzo di una bandiera che nelle acque italiane è rossa attraversata da una linea diagonale bianca e di dimensioni sufficienti a garantire la visibilità a 300 metri di distanza mentre in acque internazionali la bandiera sarà bianca e blu. In ogni caso, per essere in regola, il sub deve sempre mantenersi all'interno di un raggio di 50 metri.

Tutte queste che, se rispettate, potrebbero consentire di dare un taglio netto alla tragica lista di morti come nel caso del sub recentemente deceduto nelle acque del Vibonese.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

| Area Operativa - Riepilogativo del traffico gennaio/luglio 2022 (in tonn.) | |
|--|---------------------------------|
| | Totale Imb./Sbar. di Palermo |
| TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE | 4.761.038 |
| MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI: | 198.005 |
| Petrolio grezzo | ----- |
| Prodotti raffinati | 198.005 |
| Gas | ----- |
| Altre rinfuse liquide | 0 |
| MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI: | 331.961 |
| Cereali | ----- |
| Mangimi | ----- |
| Carbone | ----- |
| Minerali | ----- |
| Fertilizzanti | ----- |
| Altre rinfuse solide | 331.961 |
| Altre rinfuse | ----- |
| MERCI VARIE IN COLLI DI CUI: | 4.231.072 |
| Contenitori | 82.135 |
| Ro/ro | 4.148.937 |
| Altri | ----- |
| NAVI | 4.730 |
| ARRIVI + PARTENZE: ----- | |
| PASSEGGERI | 929.430 |
| LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA): | 56.130 |
| TRAGHETTI: | 634.363 |
| CROCIERISTI | 238.937 |
| HOME PORT: | 35.762 |
| TRANSITI: | 203.175 |
| N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE) | 8.075 |
| *N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U. | 2.374 |
| N° CONTENITORI PIENI IN T.E.U. | 5.701 |
| N° CONTENITORI (TOTALE) | ----- |
| N° CONTENITORI VUOTI | ----- |
| N° CONTENITORI PIENI | ----- |

~ “Porti e Navi”: le immagini ~



Cagliari, 1973 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

Slitta l'entrata in funzione del Palermo Cruise Terminal sul molo Vittorio Veneto

AdSP, Lupi nuovo segretario generale

Enzo Bruno

L'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale ha nominato Luca Lupi nuovo segretario generale al posto del contrammiraglio Salvatore Gravante. L'incarico è stato deliberato dal comitato di gestione dell'AdSP a metà settembre, con un voto unanime e su proposta del presidente Pasqualino Monti. Il primo giorno di servizio scatterà il prossimo 10 dicembre. Lupi sarà ancora per qualche mese a Civitavecchia al lavoro presso l'AdSP del Tirreno Centro Settentrionale dove svolge le funzioni di capo di gabinetto al fianco del presidente Pino Musolino e responsabile per i progetti europei e programmazione, oltre ad essere stato a capo del settore affari generali, relazioni istituzionali e programmi internazionali. Il nome di Luca Lupi figurava tra i possibili candidati alla corsa per la presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia orientale, poi assegnata a Francesco Di Sarcina. Intanto slitta l'entrata in funzione del nuovo cruise terminal del molo Vittorio Veneto, che era stata annunciata per l'1 ottobre.

“Purtroppo abbiamo avuto problemi con gli allestimenti interni legati al ritardo nella consegna di arredi e apparecchiature. Non siamo ancora in grado di fissare una data certa per l'entrata in funzione del terminal ma sarà certamente entro ottobre” spiega Antonio Di Monte, general manager della West Sicily Gate, la società composta da Msc e Costa Crociere affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione del terminal



passaggeri nei quattro porti dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.

Il cruise terminal era stato inaugurato il 4 maggio ma erano stati necessari ulteriori interventi per adeguare i locali e gli impianti alle esigenze della società che lo dovrà gestire, oltre al montaggio di arredi e attrezzature.

Il Palermo Cruise Terminal è stato realizzato sullo scheletro dell'antica stazione marittima, datata 1950 e firmata dall'architetto Salvatore Caronia Roberti. E' il risultato di una completa rifunzionalizzazione che ne ha mantenuto sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma è radicalmente intervenuta sulla riconfigurazione degli spazi interni, in termini di consistenza, di funzioni, d'architettura, di collegamenti.

Il progetto da 40 milioni di euro si inserisce nel più ampio ridisegno del waterfront “in un auspicabile e sempre più moderno e maturo rapporto tra la città e il suo porto, capace di rendere il cruise terminal, non solo più efficiente ma vivibile e piacevole

anche per i cittadini”, si legge in una nota dell'AdSP. L'impiego di acciaio e vetro ne fanno una struttura dall'aspetto contemporaneo senza dimenticare lo spazio dedicato al verde, ormai “segno” imprescindibile del porto.

All'ultimo piano trova posto un bar (un altro è al piano terra), e un grande ristorante si adagia sulla copertura e, grazie alla conformazione dei volumi della stazione marittima, non disturba lo skyline dal fronte città.

Oltre alla banchina, anche tutta l'area attorno è stata completamente sistemata, assegnando una precisa collocazione ai vari servizi utili a chi sbarca. In attesa di una data precisa, di certo il terminal del porto di Palermo ospiterà il Red Bull Unlocked. Quindici fra i più famosi locali palermitani e nazionali si trasferiranno temporaneamente “sotto lo stesso tetto” in occasione dell'evento internazionale in programma il 25 e 26 ottobre per la prima volta in Italia, dopo aver viaggiato da Amsterdam fino a Manchester e da Parigi sino a Melbourne.

unicef



**SICILY
PORT
INFORMER**

**L'Avvisatore
marittimo**



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



Avvisatore Giuridico



L'interdizione viene applicata soltanto per l'ipotesi dolosa mentre nei casi di colpa è inibito l'attracco nei porti italiani

Inquinamento marino, le pene accessorie

Sospensione del titolo professionale non inferiore a un anno per il comandante e i membri dell'equipaggio

Ambra Drago

La previsione della sola ammenda e della pena alternativa di arresto e ammenda così come dispone il Decreto 202/2007 per le ipotesi aggravate ne rendono decisamente più lieve il trattamento sanzionatorio, con l'effetto di caducare l'efficacia delle sanzioni accessorie che andremo ad analizzare.

Occorre prima di entrare nel dettaglio ricordare che il giudice può impedire l'accesso all'oblazione in ragione della gravità del fatto o della permanenza di conseguenze dannose o pericolose derivanti dal reato eliminabili dal contravventore (art. 162 bis c.p.); alla luce di ciò, il rito dell'oblazione sembrerebbe essere incompatibile, almeno in via teorica, con la contestazione dell'ipotesi in forma aggravata. Passiamo ad analizzare sempre nel caso dell'inquinamento marino l'ipotesi dell'applicazione delle cosiddette pene accessorie.

L'art. 10 chiamato "Pene accessorie" dispone: "Al Comandante e ai membri dell'equipaggio iscritti nelle matricole della gente di mare tenute dalla competente autorità marittima, condannati per il reato di cui all'art. 8 si applica la pena accessoria della sospensione del titolo professionale di durata, comunque, non inferiore ad un anno, ai sensi dell'art. 1083 del Codice della Navigazione".

La previsione di un minimum di un anno di interdizione, rende il trattamento più severo rispetto al precedente art. 20 della legge 979/1982, che, non prevedendo alcunché in parte qua, veniva regolato dall'art. 1083 del Codice della Navigazione (e quindi la durata della sanzione dell'interdizione, nel minimo, era di 15 giorni).



Se la pena accessoria dell'interdizione viene applicata solo per l'ipotesi dolosa, la sanzione contenuta nell'art. 11 colpisce anche i fatti commessi con colpa: "Al Comandante e ai membri dell'equipaggio condannati per i reati di cui agli articoli 8 e 9 è inibito l'attracco ai porti italiani per un periodo comunque non inferiore ad un anno, commisurato alla gravità del reato commesso, da determinarsi con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare". Nei confronti di questa disposizione la dottrina ha sollevato qualche perplessità in ragione del fatto che solo l'art. 10 è rubricato "pene accessorie": come evidenziato, è vero che l'unico limite all'introduzione di una pena accessoria è costituito dalla forma che questa deve avere, ovvero quella della legge statale; allo stesso tempo non vi sarebbe ragione di non ricomprendere l'art. 11, se non altro per la disparità di trattamento che ne conseguirebbe in ottica di evitare l'applicazione delle sole pene accessorie, e non delle sanzioni amministrative accessorie, con

l'accesso ai riti alternativi dell'oblazione e del patteggiamento. La dottrina maggioritaria, sostenitrice della lettura della disposizione di cui all'art. 137 comma 13 T.U.A. come intesa a punire il discharging, ha rilevato l'antinomia tra quest'ultima disposizione e quanto contenuto nel d. lgs. 202/2007.

Una tale interferenza si poteva risolvere o nel senso di abrogazione della legge precedente (quella del Testo Unico Ambiente del 2006) ad opera del Decreto in esame, oppure in ottica di una specialità della prima, la quale contiene una disciplina più particolareggiata, come i requisiti della autorizzazione e della innocuizzazione. Sembra però difficile vedere un rapporto di specialità che si possa risolvere in favore della disposizione dell'art. 137 T.U.A. e non viceversa, si potrebbe quindi affermare invece una supremazia anche per specialità del Decreto.

5 - fine
tratto da giurisprudenzapenale.com

Giurisprudenza

Tributi erariali indiretti

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 - SEZ. 5, SENTENZA N. 3528 DEL 07/03/2012)
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 art. 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 commesse 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.DI F.O.P.
Corsi di formazione O.T.S.

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

Assessorato regionale al Lavoro

Telefoni
3383756051
3387386977
091426935