



PENNINO TRASPORTI S.R.L.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Pesanti gli effetti della crisi sui porti italiani. Quadruplicati i costi per fare arrivare i container dalla Cina

## Mar Rosso, danni per 95 milioni al giorno

Le navi costrette a circumnavigare l'Africa per effetto degli attacchi dei ribelli Houthi al largo dello Yemen

Legge del 1991 da rivedere  
Sicilia, ville entro  
150 metri dalla costa



a pag. 7

Cesare Treccarichi

Lo stretto di Bab el-Mandeb è la porta che da sud conduce al Canale di Suez e al Mar Mediterraneo. Si trova all'imbocco del Mar Rosso e per importanza è il terzo "chokepoint" globale, un collo di bottiglia, ossia un punto da cui le navi devono transitare per forza. La guerra tra Israele e Hamas è arrivata sin qui, proprio dove passa il 12 per cento del commercio globale e il 16 per cento dei beni importati in Italia. Gli attacchi degli Houthi provenienti dallo Yemen e sostenuti dall'Iran hanno preso di mira le navi "legate a Israele" che superano lo stretto, stravolgendo uno degli snodi fondamentali del commercio mondiale e causando la

reazione militare di Stati Uniti e Regno Unito. Se le navi vogliono arrivare nel Mediterraneo evitando Suez non hanno scelta: devono circumnavigare l'Africa dal Capo di Buona Speranza, con tempi che vanno dai 10 ai 15 giorni di navigazione in più e costi maggiori, come mostrano i dati e le testimonianze raccolte da Today.it nel settore delle spedizioni via mare. L'effetto sui principali porti italiani si vede già, le conseguenze peggiori sui prezzi sono all'orizzonte e potrebbero riportare Italia ed Europa indietro nel tempo, alle incertezze economiche causate dall'invasione russa dell'Ucraina e a una nuova inflazione.

a pagina 3



Dal porto di Genova, si prepara a salpare con la Jolly Rosa verso il Medio Oriente

## Buon inizio del 2024, riparte il mercato dei container della compagnia di navigazione Ignazio Messina & C.

Riparte simbolicamente sotto la Lanterna l'avventura di una delle più antiche compagnie di navigazione italiane: questo il significato evidenziato dal colore arancione con cui sono state dipinte le fiancate, così come della cerimonia "intima" per il primo viaggio della "Jolly Rosa," prima della serie di quattro navi portacontainer acquistate nella seconda metà del 2023 che segnano il nuovo corso della Ignazio Mes-



sina & C a toccare il porto di Genova. La Jolly Rosa entra ufficialmente in linea a Genova preparandosi a salpare per le rotte del Medio Oriente e del Golfo Arabico dall'IMT, il terminal gestito dalla Messina, che ha iniziato il 2024 con buoni risultati in termini di volumi sia di contenitori che di merce varia

a pagina 2

Zanetti: "Orgoglioso di guidare l'associazione"

## Presentate al "Media Day" di Confitarma le azioni prioritarie per l'armamento italiano

Grimaldi Group  
Rinnovata  
la partnership  
con la FISE

a pag. 2

Giacomo D'Orsa

Si è svolto lo scorso 23 gennaio a Roma il Media Day di Confitarma, alla presenza del presidente Mario Zanetti, dei vice presidenti Mariella Amoretti, Cesare d'Amico, Guido Grimaldi, Lorenzo Matacena e del direttore generale Luca Sisto.

a pagina 5

Campanello d'allarme dalla rivista "Nature communications"

## Sicilia, salvare il tonno rosso

L'aumento della temperatura delle acque del Mediterraneo a causa del cambiamento climatico, potrebbe mettere in pericolo la sopravvivenza del tonno rosso. Temperature troppo alte spingerebbero infatti fuori dal bacino mediterraneo gli esemplari più giovani, con il rischio di incrociare aree oggi deputate alla pesca di sardine e acciughe.

a pagina 6

L'Avvisatore  
Marittimo

È ON LINE

CON NEWS IN TEMPO REALE

CLICCA SU

WWW.AVVISATORE.COM

Presentati con l'European Training Foundation i risultati degli indicatori della scuola per sub

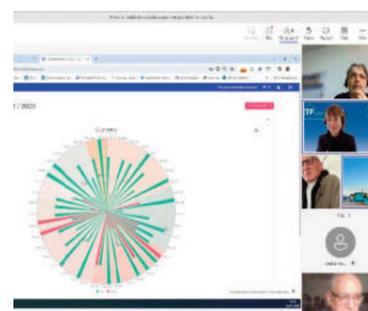
## Centro Studi Cedifop e EFT, riunione sul web

Angelo Merisi

Salgono le "quotazioni" del Centro Studi Cedifop di formazione professionale subacquea industriale, grazie anche all'ottimo lavoro svolto nel corso dell'ultratrentennale esperienza maturata dall'ente diretto dal greco Manos Kouvakis. Proprio di indicatori di autovalutazione dell'eccellenza si è parlato ieri

nel corso di un collegamento svolto via web tra alcuni componenti lo staff del Cedifop e i responsabili dell'ETF (European Training Foundation), l'agenzia dell'UE che aiuta i centri di formazione a diventare punti di eccellenza nei sistemi di istruzione, formazione e mercato del lavoro. La riunione è stata promossa dall'European Training Foundation.

a pagina 6



Naviservice s.r.l.  
Shipping Agency & Forwarding

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

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



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



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

Con la "Jolly Rosa" l'antica compagnia di navigazione si prepara a salpare verso il Medio Oriente dal porto di Genova

# Ignazio Messina & C., riparte il mercato container

Volumi di contenitori e di merce varia: il nuovo anno è iniziato con buoni risultati

Riparte simbolicamente sotto la Lanterna l'avventura di una delle più antiche compagnie di navigazione italiane: questo il significato evidenziato dal colore arancio con cui sono state dipinte le fiancate, così come della cerimonia "intima" per il primo viaggio della "Jolly Rosa," prima della serie di quattro navi portacontainer acquistate nella seconda metà del 2023 che segnano il nuovo corso della Ignazio Messina & C a toccare il porto di Genova.



Jolly Rosa entra ufficialmente in linea a Genova preparandosi a salpare per le rotte del Medio Oriente e del Golfo Arabico dall'IMT, il terminal gestito dalla Messina, che ha iniziato il 2024 con buoni risultati in termini di volumi sia di contenitori che di merce varia e che ormai da anni è al tempo stesso base operativa della flotta genovese e centro di coordinamento di un sistema logistico mediterraneo e italiano e a cui, a breve, dovrebbero aggiungersi le aree del Terminal San Giorgio.

La nuova nave segna una virata di bordo nella storia del Gruppo Messina, che ha compiuto una scelta strategica radicale, cedendo, ma in parte continuando a gestire, le navi ro-ro portacontainer che per anni avevano rappresentato la caratteristica distintiva della sua flotta e della sua operatività, per entrare a vele spiegate nel mercato delle unità full container. Mercato nel quale – come emerso oggi nella cerimonia intima - la Ignazio Messina & C. intende crescere rapidamente attraverso altre acquisizioni di navi moderne in vendita sul mercato con le quali non si limiterà a trasportare solo contenitori, ma continuerà ad acquisire anche pezzi eccezionali, project e rotabili".

La Jolly Rosa (lunga 260 metri per 32 di larghezza, con una stazza lorda di 42.112 tonnellate e una capacità di trasporto di 4.387 container TEU, 360 dei quali reefer) di bandiera italiana iscritta al Compartimento marittimo della Capitaneria di Porto di Genova, affidata al Comandante Galli di Napoli, ha un equipaggio di 23 marittimi di cui 14 italiani e fa parte oggi di un nucleo iniziale di quattro navi full container in un range fra i 4387 e i 4600 teu di portata. Si tratta della Jolly Giada, gemella della Jolly Rosa, e delle due gemelle Jolly Argento e Jolly Oro, acquistate nel settembre dell'anno scorso e già operative sulle linee del Gruppo genovese.

"Abbiamo completato solo la prima fase – ha dichiarato il Presidente della società Andrea Gais – di un piano di totale riposizionamento della nostra compagnia. Piano che ha il suo punto di forza nella rete commerciale costruita in questi anni e in un rapporto di collaborazione con i caricatori e gli spedizionieri dell'area in cui le nuove navi operano."

"La scelta di puntare più di prima su mercati molto importanti e in forte crescita, quali i Paesi del Golfo Arabico e l'India/Pakistan, in relazione all'evoluzione degli scambi commerciali in crescita dei paesi del Mediterraneo in queste aree geografiche anche in alternativa alla Cina, è la testimonianza di una volontà di crescita che pensiamo possa concretizzarsi in tempi brevi con l'acquisto di ulteriori unità full container anche con maggiore capacità di trasporto da posizionare sulle nostre storiche e consolidate rotte".

Sale a bordo la salute e la sicurezza marittima

## La logistica del farmaco per i grandi yacht

Frutto della partnership fra Acquera Yachting e MedAire



La logistica del farmaco sale a bordo degli yacht con l'obiettivo di garantire anche sulle imbarcazioni di lusso un servizio di consegna dei medicinali, assistenza tele-medica e analisi dei rischi per la salute.

Questo il risultato che sarà frutto della partnership strategica fra l'agenzia globale di yacht Acquera Yachting e MedAire, la prima global service provider nel mercato dello yachting, la seconda fornitore leader nel settore salute e sicurezza marittima.

Nella fase iniziale, Acquera Yachting assisterà MedAire nello sdoganamento degli ordini di medicinali in alcune delle località più difficili. L'ultimo miglio di ogni consegna è il più complesso e la rete di fiducia di Acquera nelle località chiave per la nautica da diporto offre agli yacht in cura una soluzione efficiente. I clienti MedAire grazie ad Acquera Yachting potranno contare sulla loro esperienza e competenza per garantire una consegna senza intoppi. Questo migliorerà il processo di rifornimento del kit medico, richiesto dalle imbarcazioni come parte della loro conformità normativa ma anche la possibilità di affrontare situazioni di emergenza o anche solo difficoltà nel reperimento dei farmaci.

Anche per il 2024 confermato l'accordo di collaborazione con la gli Sport Equestri

## Grimaldi Lines-Fise, rinnovata la partnership

La speciale convenzione è nata grazie alla comune passione per l'equitazione

Nuovo anno, nuova voglia di viaggiare! Grimaldi Lines e la Federazione Italiana Sport Equestri (FISE) rinnovano anche per il 2024 l'accordo di collaborazione, nato dalla comune passione per l'equitazione.

La partnership prevede una speciale convenzione per tutti i tesserati FISE, che offre sconti, variabili in base alla linea ed alla stagionalità, su collegamenti marittimi selezionati per le destinazioni Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia (solo da/per Brindisi) e viceversa.

Per beneficiare delle agevolazioni riservate a FISE, applicabili ai passeggeri che viaggiano con o senza cavalli al seguito, al momento della prenotazione è necessario presentare la tessera federale in corso di validità. Lo stesso documento andrà esibito anche al momento dell'imbarco. Maggiori dettagli sono disponibili nella sezione partner del sito [www.grimaldi-lines.com](http://www.grimaldi-lines.com)

La Compagnia di navigazione Grimaldi Lines vanta una flotta di cruise ferry di ultima generazione e moderni traghetti, che offrono agli



ospiti un'accoglienza attenta e un buon livello di servizio. In particolare, le due ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona, che si alternano sulla tratta Civitavecchia - Porto Torres - Barcellona e viceversa, sono le prime navi del Mar Mediterraneo a zero emissioni in porto, grazie alle speciali batterie al litio che entrano in funzione durante la sosta in banchina. Insieme

a Cruise Sardegna e Cruise Europa, destinate alla linea Livorno-Olbia, offrono diverse tipologie di cabine (interne ed esterne, junior suite e Owner's suite), ristoranti, bar, area esterna con solarium e piscina (solo nei mesi estivi), grande salone per intrattenersi la sera, casinò, discoteca, palestra ed altri servizi che rendono la traversata molto piacevole.

Fondazione Accademia Italiana della Merina Mercantile

## Corso per cuoco di bordo, riaperto il bando

Al termine previsto uno stage sulle navi Costa Crociere

In concomitanza con la pubblicazione dell'elenco degli ammessi al corso per cuoco di bordo, l'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile (settori trasporti marittimi e pesca), della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, ha riaperto il bando.

La nuova scadenza è in programma alle ore 12 del prossimo 22 febbraio.

La figura professionale del cuoco di bordo ha competenze specialistiche ed elevate abilità pratiche che opera sulla nave da crociera all'interno della cucina.

Il Corso è destinato a 22 partecipanti di età compresa tra i 18 e i 35 anni alla scadenza indicata dal bando; a cittadini dell'Unione Europea con buona conoscenza delle lingue italiana e inglese.

I partecipanti devono essere in possesso dei seguenti requisiti: diploma di scuola secondaria superiore di secondo grado conseguito presso Istituti Professionali di Stato per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera -indirizzo settore cucina. Oppure: diploma di scuola secondaria superiore di secondo grado unitamente al possesso di almeno 6 mesi di esperienza lavorativa anche non continuativi e/o corsi di formazione/stage nel settore cucina da autocertificare da parte dei candidati. Oppure: diploma quadriennale di istruzione e formazione professionale unitamente a un certificato di specializzazione tecnica superiore conseguito all'esito dei corsi di istruzione e formazione tecnica superiore della durata di almeno 800 ore unitamente al possesso di almeno 6 mesi di esperienza lavorativa anche non continuativi e/o corsi di formazione/stage nel settore cucina da autocertificare da parte dei candidati.

Tutti i requisiti vanno posseduti alla data di chiusura delle iscrizioni. Il corso avrà durata biennale per un totale di 2.000 ore di cui 880 di moduli didattici e 1.120 di stage tramite imbarchi sulle navi di Costa Crociere.



**Pennino**  
Trasporti  
S.r.l.

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

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

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

Sede operativa Napoli: via Gianturco, 98/A  
[www.penninotrasporti.com](http://www.penninotrasporti.com) - [penninotrasp@virgilio.it](mailto:penninotrasp@virgilio.it)



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Via dei Mille, 20  
98057 - Milazzo (ME)  
Tel./Fax 090 9281471  
[www.ngi-spa.it](http://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 1400 opera nel settore dei Rifiuti da oltre 25 anni. Concessionaria del servizio ritiro trasporto e conferimento dei rifiuti pericolosi e non pericolosi solidi e liquidi delle Unità in transito porto di Trapani con mezzi e attrezzature all'avanguardia. Associata ad Ansep Unitam Associazioe Nazio-

nale Servizi Ecologici Portuali a tutela dell'ambiente marino.

Soluzioni Servizi Ambientali srl  
Via Pantelleria, 102/A - Trapani  
Tel. 0923.563513

[soluzioniserviziambientali@gmail.com](mailto:soluzioniserviziambientali@gmail.com)

Autoparco e logistica:  
Via Marsala, 377 - Trapani

Tel. 0923.1986004

[soluzioniprocedure@gmail.com](mailto:soluzioniprocedure@gmail.com)

Pesanti gli effetti sui porti italiani: far arrivare un container dalla Cina oggi costa quattro volte di più

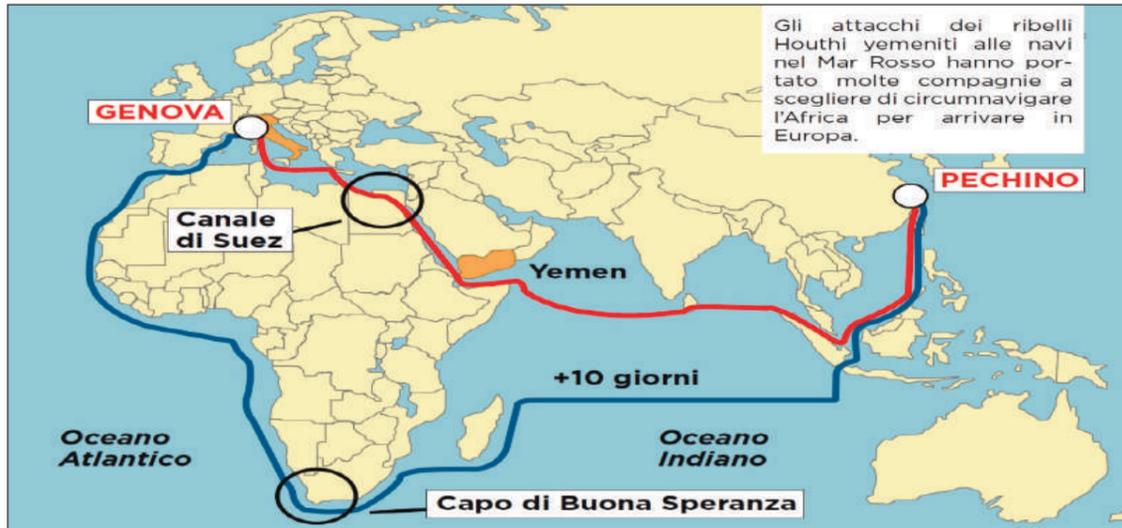
# Mar Rosso, danni per 95 milioni di euro al giorno

Per evitare gli attacchi al largo dello Yemen, le navi si vedono costrette a circumnavigare l'Africa

Cesare Treccarichi

Lo stretto di Bab el-Mandeb è la porta che da sud conduce al Canale di Suez e al Mar Mediterraneo. Si trova all'imbocco del Mar Rosso e per importanza è il terzo "chokepoint" globale, un collo di bottiglia, ossia un punto da cui le navi devono transitare per forza. La guerra tra Israele e Hamas è arrivata sin qui, proprio dove passa il 12 per cento del commercio globale e il 16 per cento dei beni importati in Italia. Gli attacchi degli Houthi provenienti dallo Yemen e sostenuti dall'Iran hanno preso di mira le navi "legate a Israele" che superano lo stretto, stravolgendo uno degli snodi fondamentali del commercio mondiale e causando la reazione militare di Stati Uniti e Regno Unito.

Se le navi vogliono arrivare nel Mediterraneo evitando Suez non hanno scelta: devono circumnavigare l'Africa dal Capo di Buona Speranza, con tempi che vanno dai 10 ai 15 giorni di navigazione in più e costi maggiori, come mostrano i dati e le testimonianze raccolte da Today.it nel settore delle spedizioni via mare. L'effetto sui principali porti italiani si vede già, le conseguenze peggiori sui prezzi sono all'orizzonte e potrebbero riportare Italia ed Europa indietro nel tempo, alle incertezze economiche causate dall'invasione russa dell'Ucraina e a una nuova inflazione.



Gli Houthi mandano in crisi il Mar Rosso: è già peggio del Covid. L'impatto negativo della crisi nel Mar Rosso sul commercio globale ha già superato quello della pandemia. Ha fatto di peggio solo la "Ever Given", la gigantesca nave mercantile che ha bloccato il Canale di Suez per sei giorni nel marzo 2021. A parte questa eccezione, "la crisi del Mar Rosso è il singolo evento più grande, addirittura più grande dell'impatto iniziale della pandemia", sostiene Alan Murphy, amministratore delegato di Sea-Intelligence, una delle principali società di consulenza nel settore della logistica

marittima.

Secondo i dati aggiornati della piattaforma Portwatch del Fondo monetario internazionale elaborati da Today.it, il traffico navale nel Canale di Suez a gennaio 2024 è diminuito di oltre il 37 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e del 52 per cento nello Stretto di Bab el-Mandeb. Al contrario, la rotta alternativa intorno al Capo di Buona Speranza che circumnaviga l'Africa è cresciuta del 70 per cento. Il crollo del traffico delle navi mercantili nel Mar Rosso, a favore della rotta alternativa, è evidente nel grafico sotto.

Il crollo del traffico navale nel Canale di Suez e nello Stretto di Bab el-Mandeb in favore della rotta intorno al Capo di Buona Speranza (grafico: Today.it)

Un esempio: il 21 gennaio 2024 sono passate 46 navi dal Canale di Suez. Nello stesso giorno del 2023 erano 73. Stati Uniti e Regno Unito, con il sostegno di Australia, Bahrein, Canada, Paesi Bassi e Nuova Zelanda, hanno messo a segno diversi attacchi militari contro gli Houthi, in Yemen. Ma le navi commerciali continuano a essere prese di mira dai ribelli. Anche l'Italia sarà presente nel Mar Rosso con una missione navale europea. Se-

condo gli ultimi dati rilevati dalla multinazionale della logistica Kuehne + Nagel, 215 navi tuttora in viaggio con 2,7 milioni di container sono già state costrette a cambiare rotta.

I timori del settore marittimo, Maersk: "Costi aumentati del 50 per cento"

Maersk è un'azienda danese tra le più importanti al mondo. Contattata da Today.it, la società ha risposto che i costi delle spedizioni, per la rotta alternativa a Suez intorno all'Africa, sono aumentati del 50 per cento a causa di un viaggio lungo oltre 6 mila chilometri in più, equivalenti a 3280 miglia nautiche (nella mappa qui sotto).

La rotta intorno al Capo di Buona Speranza è più lunga rispetto a quella per il Canale di Suez (fonte: Standard and Poors Global)

Nel suo ultimo aggiornamento, Maersk definisce la situazione nel Mar Rosso "estremamente instabile e tutte le informazioni disponibili confermano che il rischio per la sicurezza rimane a un livello significativo".

Le preoccupazioni nel settore abbondano: secondo un sondaggio condotto da Freightos, piattaforma digitale di prenotazione merci nelle spedizioni internazionali, la maggior parte degli importatori per le piccole e medie imprese è preoccupata per l'impatto della crisi sulle rotte commerciali e dei conseguenti aumenti di costo.

La deviazione di 9.000 chilometri per effetto degli attacchi Houthi ha fatto alzare il prezzo di ogni cargo da 500 a 1.000 dollari in più

Gianni De Bono

Almeno otto tra i dieci più grandi Armatori del mondo - tra cui MSC e Maersk - hanno temporaneamente sospeso ogni viaggio per il Mar Rosso, decidendo di virare verso il Capo di Buona Speranza, in Sud Africa, per raggiungere l'Europa. Una deviazione di 9.000 chilometri, che comporta "tra i sei e i 14 giorni di viaggio in più" secondo Guy Platten, segretario generale dell'International Chamber of Shipping. Gli esperti sono concordi nel dire che queste enormi deviazioni non hanno avuto, per il momento, ricadute sostanziali sul prezzo delle merci. Sono aumentate però le polizze assi-

## Le conseguenze per gli armatori in seguito alla crisi nel Mar Rosso

curative delle navi e, ovviamente, l'uso del carburante. In particolare, questo comporterebbe un incremento delle emissioni di anidride carbonica tra il 20% e il 35%, secondo Gokcay Balci. Alcune compagnie inoltre stanno pagando un sovrapprezzo tra i 500 e i 1000 dollari in più a cargo. Ma come sta reagendo l'occidente? Il 19 dicembre, gli Stati Uniti hanno annunciato un'operazione chiamata 'Prosperity Guardian' per ristabilire

l'ordine nel Mar Rosso. È una coalizione internazionale di cui fanno parte, tra gli altri, anche Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Olanda, Norvegia, Australia e Seychelles.

Il segnale è stato colto positivamente da alcuni armatori, tra cui Maersk, che, pochi giorni dopo l'arrivo delle prime navi americane nella zona, ha annunciato di voler riprendere la tratta del Mar Rosso "appena possi-

bile".

Cosa potrebbe succedere adesso? Nel caso gli Houthi non fermassero gli attacchi, gli Stati Uniti e la loro coalizione "potrebbero decidere di neutralizzare alcune posizioni dei ribelli", dice Chris Doyle, direttore del Council for British-Arab Understanding, aggiungendo però che "non è facile colpirla tra le colline dello Yemen."

"Gli Houthi sono stati capaci di lan-

ciare missili in Arabia Saudita, colpendo obiettivi vitali, come infrastrutture petrolifere, come negli Emirati Arabi. Hanno missili che possono viaggiare per più di 1.600 chilometri. È pericoloso, ma non fare nulla potrebbe essere altrettanto problematico, significherebbe lasciarli fare, oltre che mettere a rischio una tratta importante come quella del Mar Rosso."

"Gli Houthi hanno dichiarato che questi attacchi continueranno finché Israele non fermerà le operazioni a Gaza. È un movimento che capta tutta la profonda rabbia causata dalla distruzione e dalle morti di questa guerra provocati dai bombardamenti israeliani".

GRIMALDI GROUP

il

REEN è già OGGI

Per un trasporto marittimo sempre più eco-sostenibile il Gruppo Grimaldi impiega navi di nuovissima generazione con caratteristiche uniche al mondo, ibride, a basse emissioni nocive e dal design innovativo, garantendo zero emissioni in porto.

www.grimaldi.napoli.it

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 autospurgo 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 Pittigrafica: via Salvatore Pelligra 6 - 90128 Palermo - tel. + 39 091481521

Anno 14 Numero 11 - Spedizione in abbonamento postale - La pubblicità non supera il 45% - Iscritto al Roc Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni al numero: 26067 - Registrazione al Tribunale di Palermo n. 16/11 - Registro Periodici

# Itinerari commerciali

## LIBIA

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## NORD EUROPA

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## AFRICA ORIENTALE

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## SUD AFRICA

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## NORD AMERICA

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## SUD AMERICA

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## SUBCONTINENTE INDIANO

3 FEBBRAIO MSC ESHA YY1151R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

10 FEBBRAIO MSC ESHA YY1152R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

17 FEBBRAIO MSC ESHA YY1153R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

24 FEBBRAIO MSC ESHA YY1154R (Msc SICILIA SRL 091/7812811)

## TUNISIA

### DA PALERMO PER LA GOULETTE

1 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

3 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

8 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

10 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

15 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

17 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

22 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

24 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

29 FEBBRAIO ZEUS PALACE (GRIMALDI GROUP)

## TURCHIA

### DA PALERMO VIA SALERNO PER GEMLIK

3 FEBBRAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

5 FEBBRAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

10 FEBBRAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

12 FEBBRAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

17 FEBBRAIO GRANDE ELLADE (GRIMALDI GROUP)

## Caronte & Tourist isole minori

**GIORNO** **SCALO** **PARTENZA**

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

**GIORNO** **SCALO** **ARRIVO**

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

**GIORNO** **SCALO** **PARTENZA**

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

**GIORNO** **SCALO** **ARRIVO**

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

**GIORNO** **SCALO** **PARTENZA**

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

**GIORNO** **SCALO** **ARRIVO**

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

## Il Porto di Palermo

**GIORNO PER PART. SOCIETA'**

**SAB.** TUNISI 11.00 GNV

**DOM.** CIVITAVECCHIA 18.00 GNV

## Il Porto di Termini Imerese

**GIORNO PER PART. SOCIETA'**

**MERC** CIVITAVECCHIA 02.00 GNV

**GIOV.** CIVITAVECCHIA 22.00 GNV

## Itinerari navi di linea

GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	GIORNO	DA	ARR.	PER	PART.	SOCIETA'	
<b>LUNEDI'</b>	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	<b>VENERDI'</b>	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	09.30	A.fo Liberty Lines		Tunisi	07.00	Salerno	10.00	Grimaldi Group	
	Ustica	15.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.30	A.fo Liberty Lines	
	Ustica	16.30	Ustica	08.30	Siremar		Napoli	09.30	Napoli	19.00	Grandi Navi Veloci	
	Genova	sosta	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	
	Salerno	23.00	Tunisi	02.00 (mart)	Grimaldi Group		Ustica	15.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines	
	Livorno	sosta	Livorno	18.30	Grimaldi Group		Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar	
	Napoli	sosta	Napoli	22.30	Grimaldi Group		Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi N. Veloci	
	<b>MARTEDI'</b>	Napoli	06.30	Napoli	21.00		Grandi Navi Veloci	<b>SABATO</b>	Genova	03.00	Genova	06.00
Napoli		06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	Napoli	06.30		Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	
Napoli		07.00	Napoli	09.30	Grimaldi Group	Napoli	06.45		Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	
Ustica		08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	Napoli	07.00		Napoli	23.30	Grimaldi Group	
Livorno		14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group	Ustica	08.30		Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	
Ustica		15.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines	C/Vecchia	08.00		Tunisi	12.00	Grandi N. Veloci	
Ustica		17.30	Ustica	08.30	Siremar	Salerno	10.00		Tunisi	12.30	Grimaldi Group	
Genova		18.00	Malta	22.45	Grandi Navi Veloci	Livorno	15.00		Livorno	19.30	Grimaldi Group	
Genova		19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci	Ustica	15.30		Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines	
Napoli		19.30	Napoli	23.59	Grandi Navi Veloci	Ustica	17.30		Ustica	08.30	Siremar	
<b>MERCOLEDI'</b>	Napoli	06.30	Napoli	21.00	Grandi Navi Veloci	<b>DOMENICA</b>	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	
	Napoli	07.00	Napoli	11.00	Grimaldi Group		Napoli	06.45	Napoli	20.15	Tirrenia-Cin	
	Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines		Ustica	08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines	
	Livorno	14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group		Tunisi	12.00	C/Vecchia	18.00	Grandi Navi Veloci	
	Ustica	15.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines		Tunisi	15.30	Salerno	20.00	Grimaldi Group	
	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar		Ustica	15.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines	
	Genova	19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci		Livorno	16.00	part. lunedì	sosta	Grimaldi Group	
	<b>GIOVEDI'</b>	Napoli	06.30	Napoli	21.00		Grandi Navi Veloci	Ustica	17.30	Ustica	08.30	Siremar
		Napoli	06.45	Napoli	20.15		Tirrenia-Cin	Genova	19.00	part. lunedì	sosta	Grandi Navi Veloci
Napoli		07.00	Napoli	11.00	Grimaldi Group							
Ustica		08.30	Ustica	15.00	A.fo Liberty Lines							
Livorno		14.00	Livorno	18.30	Grimaldi Group							
Ustica		15.30	Ustica	07.00	A.fo Liberty Lines							
Ustica		16.30	Ustica	08.30	Siremar							
Genova		18.30	Malta	23.15	Grandi Navi Veloci							
Genova		19.00	Genova	23.00	Grandi Navi Veloci							
Ustica		19.15	Ustica	07.00	Siremar							

## Cambi doganali

Validi dall'1 al 29 febbraio 2024

**DIVISA** **EURO**

\$ Usa	1.0905
Yen giapponese	160.46
Corona danese	7.4568
Corona svedese	11.3585
Lira sterlina	0.85543
Corona norvegese	11.4155
Corona ceca	24.786
Fiorino ungherese	385.43
Zloty polacco	4.3725
Franco svizzero	0.9415
\$ canadese	1.4669
\$ australiano	1.6520
\$ neozelandese	1.7785
Lev bulgaro	1.9558
Litas lituano	3.45280
Lira Turea	32.8970
Dollaro di Singapore	1.4585
Peso Messicano	18.7537
\$ Hong Kong	8.5265

Presentate a Roma da Mario Zanetti, presidente di Confitarma, unitamente a tutti i componenti la squadra

# Le azioni prioritarie per l'armamento italiano

In occasione del "Media day" del 23 gennaio voluto per evidenziare le prossime mosse

Giacomo D'Orsa

Si è svolto lo scorso 23 gennaio a Roma il Media Day di Confitarma, alla presenza del presidente Mario Zanetti, dei vice presidenti Mariella Amoretti, Cesare d'Amico, Guido Grimaldi, Lorenzo Maticena e del direttore generale Luca Sisto.

L'evento è stato voluto per presentare la nuova squadra di Presidenza e le azioni prioritarie per affrontare le principali sfide che attendono nel breve e medio periodo l'armamento italiano e il Paese. «Sono orgoglioso di guidare l'associazione che da 123 anni rappresenta un settore fondamentale e strategico per l'economia e l'industria nazionali. Confitarma rappresenta oggi il 70% dell'industria armatoriale italiana che opera una flotta mercantile diversificata in tutti i settori necessari per il Paese - ha sottolineato in apertura Zanetti - La composizione della squadra di Confitarma rappresenta le diverse anime dello shipping. Il nostro programma si riassume in una parola: competitività. Contribuire alla competitività dello shipping significa contribuire in modo decisivo alla competitività e all'economia dell'intero Paese. I principali driver sui quali ci concentreremo sono 4: adeguamento legislativo e amministrativo; Le nostre imprese, le nostre navi, i nostri equipaggi hanno bisogno di essere supportati in un processo di adeguamento ai nuovi contesti competitivi che in Italia non è più rinviabile. È fondamentale il percorso di modernizzazione burocratica e amministrativa e di digitalizzazione, in un mo-



mento epocale come l'estensione del Registro Internazionale. Due cose su tutte: auspichiamo una rapida approvazione del Disegno di Legge Malan in discussione al Senato e continuiamo il lavoro proficuo aperto con le istituzioni, in particolare il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, che ringrazio, per la semplificazione delle procedure e della Bandiera italiana. Le risorse finanziarie private, da sole, non sono sufficienti a sostenere, ricerca e innovazione per lo shipping per rispondere alle importantissime sfide della decarbonizzazione. È necessario che l'Italia, come gli altri Paesi marittimi, sostenga le sue imprese in questo sforzo. L'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS rischia di affossare la competitività del settore. Bisogna agire subito. Dobbiamo continuare a lavorare tutti insieme per cercare una soluzione a una impasse evidente. Per questo abbiamo aperto un tavolo di lavoro con Fincantieri per individuare le migliori soluzioni per utilizzare le risorse disponibili nel modo più efficace per la transizione

green dello shipping. Il lavoro marittimo rappresenta una componente preziosa e fondamentale delle nostre imprese. Stiamo vivendo una fase di carenza di personale ed è prioritario portare avanti il lavoro di semplificazione e aggiornamento della normativa che disciplina l'accesso alle professioni del mare. Così come proseguire nel percorso di valorizzazione delle opportunità occupazionali che l'Economia del Mare offre, già a partire dalle scuole. Come ci avete sentito dire spesso "un mare insicuro è un mare costoso».

«La sicurezza della navigazione - ha concluso il presidente Mario Zanetti - è fondamentale per la competitività dell'industria dei trasporti marittimi e del Paese. E questo è ancor più evidente oggi nella delicata situazione del Mar Rosso. Ringraziamo la Marina Militare e il Governo italiano che hanno accolto con immediata tempestività l'appello di Confitarma e degli armatori inviando prima Nave Fasan e ora Nave Martingengo nell'area».

Firmato un contratto per la progettazione e la costruzione

## Fincantieri costruirà una nave posacavi per "Prysmian Group"

nostro servizio

Vard, controllata norvegese del Gruppo Fincantieri, ha firmato un contratto per la progettazione e costruzione di una nave posacavi per Prysmian Group, leader mondiale nel settore dei sistemi in cavo per l'energia e le telecomunicazioni. Il valore del contratto è nell'ordine di 230 milioni di euro. Si tratta della terza nave posacavi che Vard costruirà per Prysmian Group dopo la "Monna Lisa", che Vard sta realizzando, e la "Leonardo da Vinci", consegnata nel 2021. L'unità andrà a consolidare la più grande flotta del settore.

La nave posacavi sarà l'evoluzione della classe della "Monna Lisa". Con una lunghezza di circa 185 m e una larghezza di circa 34 m, la nuova nave sarà dotata di soluzioni avanzate per l'installazione dei cavi, quali tre piattaforme rotanti per una capacità totale di 19.000 tonnellate, che la rendono tra le posacavi con la più elevata capacità di carico del mercato e che permettono

di ridurre i tempi di trasporto dalla fabbrica al sito, migliorando quindi l'efficienza complessiva di progetto. La forza di traino, superiore a 180 tonnellate, permetterà di eseguire operazioni di installazione complesse effettuando simultaneamente la posa e l'interro dei cavi (fino a 4 cavi) utilizzando diversi aratri, per un'ottimizzazione senza pari delle operazioni offshore. La nave sarà dotata di sistemi all'avanguardia per il posizionamento dinamico DP3 e la tenuta in mare e sarà consegnata nel Q4 del 2026. Pierroberto Folgiero, Amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri, ha commentato: «Quest'ordine rafforza la nostra partnership tecnologica con Prysmian: si tratta della terza unità che realizziamo per questo prestigioso cliente dopo la "Leonardo da Vinci" e la "Monna Lisa". Un ulteriore importante segnale del ruolo di primo piano che Fincantieri sta giocando nel mercato offshore».

Positivi gli obiettivi per il deputato leghista Billi eletto nella Circoscrizione Estero-Europa

## Piano Mattei: "Tanti i vantaggi per l'Italia"

Il progetto mira a rafforzare la collaborazione tra l'Italia e gli Stati africani

«Il Piano Mattei è un progetto ambizioso che mira a rafforzare la collaborazione tra Italia e Stati del Continente africano, promuovendo uno sviluppo economico e sociale sostenibile e duraturo». Questo quanto riferito da Simone Billi, deputato eletto nella Circoscrizione Estero-Europa e capogruppo della Lega in Commissione Esteri, intervenendo alla Camera dei Deputati nella discussione generale del Ddl 1624, Decreto Legge 161/2023, sulle disposizioni urgenti per il Piano Mattei.

«I principali obiettivi del Piano - ha spiegato Billi - sono la diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico per il nostro Paese; favorire lo sviluppo economico e sociale dei Paesi africani, attraverso la promozione di investimenti in infrastrutture, istruzione, salute e agricoltura; il contrasto al terrorismo e alla migrazione irregolare, attraverso la cooperazione in materia di sicurezza e sviluppo».



Sono 7 le specifiche aree di intervento elencate dal deputato leghista: «energia, formazione professionale, immi-

grazione, sicurezza alimentare, lotta al terrorismo ed infrastrutture fisiche e digitali». A suo parere, infatti, «il Piano Mattei "definisce, oltre agli obiettivi suddetti, una governance estremamente innovativa. Una cabina di regia "governativa" e inoltre il coinvolgimento di ICE, CdP, SACE, SIMEST e di altre imprese pubbliche o private, individuate con successivo decreto».

«Con il Piano Mattei si realizza così un'importantissima integrazione del "Sistema Italia" per l'internazionalizzazione delle nostre aziende - ha proseguito nel suo intervento Billi -. L'Italia ha una lunga tradizione di cooperazione con l'Africa, che deve essere rafforzata per affrontare le sfide comuni. L'Africa è un continente in forte crescita demografica. Si stima che già nel 2050 più di un essere umano su quattro vivrà in questo continente. L'Africa, infine, è un continente strategico per la sicurezza internazionale».

Obiettivo comune la difesa del mare e le sue risorse

## Guardia Costiera e Marevivo insieme per la Campagna "Only One"



La difesa del mare e delle sue risorse rappresenta un obiettivo comune della Guardia Costiera italiana e Marevivo ed è per questo che, sabato 20 gennaio, si è tenuto, presso la sede della Fondazione ambientalista, un incontro tra il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, e la Presidente di Marevivo, Rosalba Giugni.

Con questo incontro è stato formalmente dato il via a una nuova collaborazione tra la Guardia Costiera e la Fondazione: la promozione della Campagna internazionale "Only One", nata per sensibilizzare cittadini e istituzioni sull'urgenza di attuare la transizione ecologica attraverso la trattazione di quattro temi principali, ossia la difesa della biodiversità, la transizione energetica, la transizione alimentare e l'economia circolare. Nei prossimi giorni, prenderà il via la fase "operativa" della campagna che inizialmente vedrà il coinvolgimento dei 15 Comandi regionali della Guardia Costiera presenti su tutto il territorio che, insieme a Marevivo, si faranno promotori di iniziative divulgative legate al progetto: mostre, conferenze e momenti d'incontro a favore del cluster marittimo, degli studenti e delle comunità locali.

«Oggi si sancisce una tappa importante del lungo viaggio che ci vede ormai da anni al fianco della Guardia Costiera, che ringraziamo per aver aderito con entusiasmo a questa iniziativa» ha dichiarato Rosalba Giugni «l'obiettivo della campagna è quello di creare sempre più consapevolezza sul fatto che alcune attività umane - come il prelievo indiscriminato delle risorse alimentari, l'overfishing, gli allevamenti intensivi, la distruzione degli habitat e la deforestazione - mettono in serio pericolo la salute del pianeta terra e la nostra stessa esistenza». «La salvaguardia dell'ambiente marino e la tutela delle risorse ittiche» ha affermato l'Ammiraglio Carlone «rappresentano obiettivi istituzionali per la Guardia Costiera italiana. Alla quotidiana attività operativa messa in campo con personale specializzato e mezzi aeronavali, affianchiamo ormai da anni una costante attività di sensibilizzazione, consapevoli che la prevenzione rappresenta uno strumento essenziale per contrastare comportamenti illeciti a danno del mare e delle sue risorse. La campagna Only One di Marevivo costituisce un importante, ulteriore, tassello verso il coinvolgimento della società civile nell'attività di salvaguardia del nostro mare».

Confermata dall'Agenzia delle Entrate l'applicazione del Credito per il Mezzogiorno

## Chiarimenti su locazione unità da diporto

È stata pubblicata la Circolare 333/E del 2023 che, accogliendo le richieste di Confindustria Nautica condivise con l'Agenzia delle Entrate allo scorso Salone Nautico Internazionale di Genova, conferma l'applicazione del Credito per il Mezzogiorno (Bonus Sud) alla locazione di unità da diporto.

Si tratta degli "ulteriori chiarimenti in relazione agli investimenti effettuati dai soggetti operanti nel settore della nautica da diporto ai fini della disciplina agevolativa di cui all'articolo 1, comma 98, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, come da ultimo modificato dall'articolo 1, comma 265, lettera a), della legge del 29 dicembre 2022,

n. 197" (legge di bilancio 2023). La Circolare ricorda innanzitutto la ratio della misura Bonus Sud, che "è quella di agevolare i beni che restino effettivamente impiegati nell'ambito della struttura produttiva dell'impresa destinataria del beneficio" fiscale, ma con riferimento alle attività del diporto riconosce necessario tenere conto della specifica disciplina prevista dal Codice della nautica.

Conseguentemente, l'Agenzia riconosce che in assenza di una espressa nomina di un armatore diverso dal proprietario, con la procedura disciplinata dall'articolo 24-bis del Codice della nautica, la concessione in uso di unità da diporto al cliente,

qualunque sia la forma giuridica assunta, non determina la cessione del bene stesso ed è perciò compatibile con il regime del c.d. Bonus Sud. Pertanto, "diversamente dall'ipotesi di «locazione onerosa di cose mobili» nel senso indicato nella Risoluzione n. 332/E del 2002 e considerate le peculiarità che contraddistinguono la locazione di unità da diporto (...), in presenza di un proprietario che sia e rimanga effettivamente armatore non si determina l'attivazione della «recapture rule», consentendo agli investitori del settore che hanno effettuato l'acquisto dell'unità da diporto (adibita alla locazione) di fruire del Bonus».

La temperatura dell'acqua in aumento, a causa del cambiamento climatico, rappresenta un serio segnale

# Mediterraneo, tonno rosso a rischio sopravvivenza

Il campanello d'allarme arriva in seguito ad uno studio pubblicato sulla rivista "Nature communications"

L'aumento della temperatura delle acque del Mediterraneo, dovuto al cambiamento climatico, potrebbe mettere in pericolo la sopravvivenza del tonno rosso. Temperature troppo alte spingerebbero infatti fuori dal bacino mediterraneo gli esemplari più giovani, con il rischio di incrociare aree oggi deputate alla pesca di sardine e acciughe.

L'allarme arriva da uno studio pubblicato sulla rivista "Nature communications" che ha utilizzato un innovativo metodo di analisi degli otoliti: piccoli tessuti ossei situati sul retro del cervello dei pesci grazie ai quali è stato possibile ricostruire il loro sviluppo nel tempo. "I modelli climatici più aggiornati mostrano che il Mar Mediterraneo arriverà a superare i 28 gradi centigradi entro i prossimi cinquant'anni: la temperatura limite per garantire una crescita sana del tonno rosso", spiega Fausto Tinti, professore al Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e Ambientali dell'Università di Bologna, tra gli autori dello studio. "Ci aspettiamo quindi che le aree di riproduzione si sposteranno in regioni più fredde, ad esempio nel Golfo di Bisaglia, portando di conseguenza gli esemplari più giovani di tonno rosso all'interno di zone oggi deputate alla pesca di acciughe e sardine". Il tonno rosso è la specie più grande di tonno (può raggiungere i tre metri di



lunghezza) ed è uno dei pesci più forti e veloci esistenti. La sua presenza nel Mediterraneo è attestata sin dall'epoca pre-romana e oggi, a livello globale, il mercato legato alla sua pesca e commercializzazione vale più di un miliardo di euro. La popolazione di questi pesci che vive sul lato orientale dell'Oceano Atlantico trova nel Mediterraneo la sua zona di riproduzione. Dopo la nascita, i tonni rossi passano qui il loro primo anno di

vita, fino a quando non diventano abbastanza maturi da poter regolare la loro temperatura corporea. Solo a quel punto sono pronti per avventurarsi nell'Atlantico alla ricerca di prede come acciughe, aringhe e sgombri. La prima fase di crescita è però molto delicata, perché da un lato le acque più calde del Mediterraneo favoriscono il massimo livello di sviluppo, ma dall'altro le temperature sono vicine al limite massimo tollerato da questa specie.

Per capire il possibile impatto del cambiamento climatico su questo delicato equilibrio, gli studiosi hanno quindi cercato di ricostruire lo sviluppo del tonno rosso nel corso del suo primo anno di vita. L'analisi si è concentrata sugli otoliti, piccoli "sassolini" che si trovano nel cranio dei pesci e gli permettono di orientarsi.

"Abbiamo analizzato le variazioni nei livelli di carbonio e ossigeno presenti negli otoliti per ricostruire il tasso me-

tabolico individuale di ogni esemplare di tonno rosso preso in considerazione", dice ancora il professor Tinti. "I risultati ottenuti mostrano che la temperatura ottimale per la riproduzione e crescita del tonno rosso è compresa tra 20 e 28 gradi centigradi: un dato che, viste le proiezioni climatiche per i prossimi decenni, è certamente preoccupante".

Se il livello delle emissioni inquinanti non verrà contenuto, nel giro di cinquant'anni il Mediterraneo diventerà infatti troppo caldo per poter garantire le condizioni necessarie alla riproduzione del tonno rosso.

Gli studiosi suggeriscono che, a quel punto, la conservazione di questa specie potrebbe dipendere da interventi di gestione delle aree di pesca, in modo da garantire nuove zone di riproduzione sicure, ad esempio nel Golfo di Bisaglia o nel Canale della Manica.

Lo studio è stato pubblicato su Nature Communications con il titolo "Thermal sensitivity of field metabolic rate predicts differential futures for bluefin tuna juveniles across the Atlantic Ocean". Per l'Università di Bologna ha partecipato Fausto Tinti, professore al Dipartimento di Scienze Biologiche, Geologiche e Ambientali e responsabile del Laboratorio di Genetica e Genomica Delle Risorse E dell'Ambiente Marino (GenoDREAM Lab). (aise)

Spedizione in Antartide numero 39 per la nave di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di geofisica sperimentale

## Salpata per il Polo Sud la rompighiaccio "Laura Bassi" per una missione finanziata dal Ministero dell'Università e Ricerca nell'ambito del programma gestito dal CNR

Danilo Giacalone

La nave da ricerca italiana "Laura Bassi" ha lasciato il porto di Lyttelton in Nuova Zelanda, facendo rotta verso l'Antartide dove supporterà le attività di ricerca legate a tre diversi progetti sullo studio delle dinamiche fisiche e biogeochimiche di specifiche aree antartiche. Inizia così la campagna oceanografica della 39ª spedizione in Antartide finanziata dal Ministero dell'Università e Ricerca (MUR) nell'ambito del Programma Nazionale di Ricerche in Antartide (PNRA), gestito dal Cnr per il coordinamento scientifico, dall'ENEA per la pianificazione e l'organizzazione logistica delle attività presso le basi antartiche e dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS per la gestione tecnica e scientifica della

rompighiaccio Laura Bassi. La nave circumnavigherà l'intero Mare di Ross e concluderà la sua missione antartica, di nuovo in Nuova Zelanda, dopo 60 giorni nel prossimo mese di marzo.

La "Laura Bassi", di proprietà dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, quest'anno svolgerà un'unica rotazione dalla Nuova Zelanda all'Antartide, con a bordo 39 persone coinvolte come personale di ricerca e un equipaggio navigante di 23 membri. Per la prima volta la missione sarà condivisa con il progetto antartico neozelandese a cui affiderà un team di 12 persone.

Il viaggio della rompighiaccio è iniziato lo scorso 25 novembre quando ha lasciato il porto di Napoli per intraprendere una navigazione di circa 40 giorni. La rompighiaccio ha attraversato il Mar Rosso e il Golfo di

Aden, adottando tutte le misure antipirateria previste e navigando lungo il corridoio di sicurezza sotto l'ombrello di protezione garantito dalle navi militari di vari Paesi.

A fine dicembre la "Laura Bassi" è approdata a Lyttelton per imbarcare il personale che effettuerà la missione di ricerca.

Le attività di ricerca, nello specifico, riguarderanno il progetto "Tenore" (Terra Nova bay polynya high Resolution Experiment), coordinato da Giannetta Fusco dell'Università degli studi di Napoli "Parthenope" per lo studio della zona di polynya (uno specchio di acqua marina libera dai ghiacci e circondata dalla banchisa) della Baia Terra Nova; il progetto "Signature" (PhySical and bioGeochemical traciNg of wATER masses at source areas and export gates in the Ross Sea and impact on the SoUtheRn OcEan), coordinato

da Pierpaolo Falco dall'Università Politecnica delle Marche che ha l'obiettivo di analizzare dal punto di vista biologico chimico e fisico le principali masse d'acqua del Mare di Ross e indagare la loro variabilità spaziale e temporale; infine il progetto "MORsea" (Marine Observatory in the Ross Sea), coordinato da Giorgio Budillon dell'Università degli studi di Napoli "Parthenope" e Pasquale Castagno dell'Università degli Studi di Messina per la gestione della rete degli osservatori marini posizionati fin dal 1994 nel Mare di Ross.

Oltre all'attività scientifica, tra il 21 e il 26 gennaio la nave ha effettuato anche lo scarico dei materiali necessari al funzionamento della base antartica Mario Zucchelli, mentre il rientro al porto di Lyttelton in Nuova Zelanda è previsto per i primi giorni di marzo 2024.

Condannato per il naufragio

## Che fine ha fatto l'ex comandante della Costa Concordia Francesco Schettino?

L'ex comandante della Costa Concordia, Francesco Schettino, sta scontando la sua pena (16 anni di reclusione), presso il carcere romano di Rebibbia. Nella sua nuova vita da detenuto, Schettino manterrebbe un atteggiamento da tutti definito "esemplare". Le indiscrezioni che arrivano parlano infatti di un uomo avveduto, che trascorre il suo tempo leggendo e meditando. La sua richiesta più frequente ai familiari consisterebbe, invece, in una semplice bottiglietta d'acqua di mare. Di quest'ultima si cospargerebbe il capo durante l'ora d'aria, esprimendo così tutta la sua nostalgia del mare.

Continuando a sperare in un nuovo processo, a seguito del ricorso alla Corte europea dei diritti dell'uomo, ultima speranza di essere assolto.

Ottimi i risultati degli indicatori rilevati dall'ente diretto dal greco Manos Kouvakis insieme alla European Training Foundation

## Centro Studi Cedifop, riunione sul web con gli esponenti dell'ETF

Angelo Merisi

Salgono le "quotazioni" del Centro Studi Cedifop di formazione professionale subacquea industriale, grazie anche all'ottimo lavoro svolto nel corso dell'ultratrentennale esperienza maturata dall'ente diretto dal greco Manos Kouvakis. Proprio di indicatori di autovalutazione dell'eccellenza si è parlato ieri nel corso di un collegamento svoltosi via web tra alcuni componenti lo staff del Cedifop e i responsabili dell'ETF (European Training Foundation), l'agenzia dell'UE che aiuta i centri di formazione a diventare punti di eccellenza nei sistemi di istruzione, formazione e mercato del lavoro.

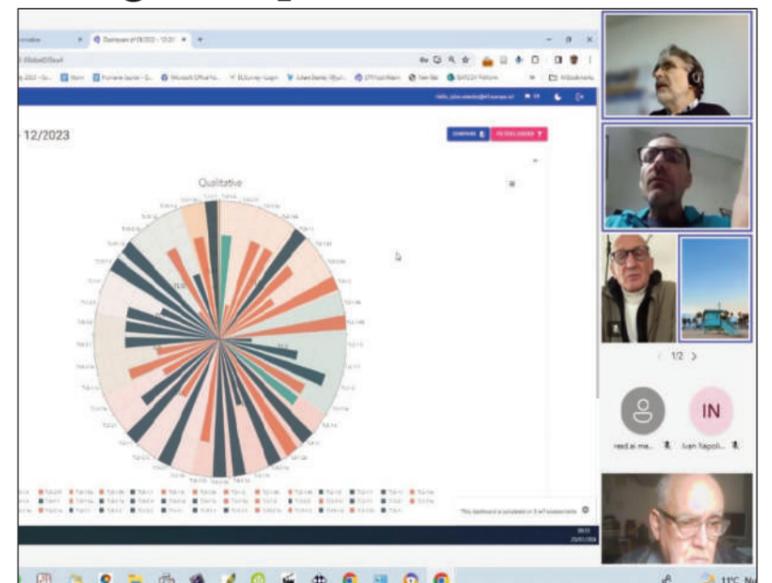
Alla riunione, promossa da ETF, hanno preso parte: Manos Kouvakis, direttore Cedifop; Julian Stanley,

Esperto Senior di sviluppo del capitale umano di ETF; Sotiria Tsalamani, di EU Project Manager EVBB (Associazione europea degli istituti di formazione professionale); Daniele Fano, fondatore di St Skills Together; Marco Salafia, tecnico informatico; Ivan Napoli e Francesco Costantino, docenti Cedifop; Jolien van Uden, Esperto Senior coordinatrice eccellenza professionale ETF.

Quello dell'ETF è un ruolo che si basa sulla competenza del personale e sull'esperienza acquisita nel corso dei 30 anni di lavoro a fianco di governi, imprese e partner sociali il cui obiettivo principale, grazie ad una serie di metodologie basate sull'evidenza, è quello di sostenere il processo di riforma dell'istruzione, della formazione e del mercato del lavoro. Nel corso della riunione, Julian Stanley ha mostrato in video i risul-

tati degli indicatori di riferimento costruiti dal Cedifop. "Per noi è stata una valida prova per la nuova applicazione e Cedifop emerge molto bene" - ha riferito Stanley. "L'autovalutazione è una vera e propria rivoluzione - ha segnalato Daniele Fano - grazie alla quale ci si chiede come si è e come e dove si possa migliorare nell'operare nel lavoro di ogni giorno. Un'ottica interna che aiuta a mettere ordine ad una serie di indicatori".

Ivan Napoli, docente del Cedifop, ha aggiunto: "Ho trovato gli indicatori proposti assolutamente validi e in linea con quanto richiesto dal mondo imprenditoriale per le transizioni studio-lavoro". Manos Kouvakis ha sottolineato, infine, che: "ETF ha fornito al Cedifop una "check list" atta a continuare a crescere".





Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sicilia Occidentale

Area Operativa - Riepilogativo del traffico gennaio/ottobre 2023 (in tonn.)	
	Totali Imb./Sbar. di Palermo
<b>TONNELLAGGIO TOTALE / TOTAL TONNAGE</b>	<b>6.908.256</b>
<b>MERCI ALLA RINFUSA LIQUIDE DI CUI:</b>	<b>401.300</b>
Petrolio grezzo	-----
Prodotti raffinati	394.999
Gas	-----
Altre rinfuse liquide	6.301
<b>MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI:</b>	<b>105.743</b>
Cereali	-----
Mangimi	-----
Carbone	-----
Minerali	-----
Fertilizzanti	-----
Altre rinfuse solide	105.743
Altre rinfuse	-----
<b>MERCI VARIE IN COLLI DI CUI:</b>	<b>6.401.213</b>
Contenitori	133.808
Ro/Ro	6.267.405
Altri	-----
<b>NAVI</b>	<b>7.288</b>
<b>ARRIVI + PARTENZE:</b>	-----
<b>PASSEGGERI</b>	<b>2.186.380</b>
LOCALI - PASSAGGIO STRETTO (< 50 MIGLIA):	120.090
TRAGHETTI:	1.325.974
<b>CROCIERISTI</b>	<b>740.316</b>
HOME PORT:	133.188
TRANSITI:	607.128
<b>N° CONTENITORI IN T.E.U. (TOTALE)</b>	<b>12.166</b>
<b>°N. CONTENITORI PIENI IN T.E.U.</b>	<b>9.258</b>
<b>°N. CONTENITORI VUOTI IN T.E.U.</b>	<b>2.908</b>
<b>N° CONTENITORI (TOTALE)</b>	-----
<b>N° CONTENITORI VUOTI</b>	-----
<b>N° CONTENITORI PIENI</b>	-----



Trieste, 1972 (foto archivio prof. Giovanni Lo Coco)

La legge regionale del 1991 arriva sul tavolo della Corte Costituzionale

## Sicilia, ville entro 150 metri dalla costa



Arriverà alla Corte Costituzionale la legge regionale del 1991 che ha esteso retroattivamente l'applicazione del vincolo di inedificabilità dei 150 metri dalla costa. La decisione è stata presa dal Consiglio di giustizia amministrativa, chiamato a decidere sul caso di una donna di Sciacca che aveva presentato una domanda di condono edilizio per un immobile di sua proprietà realizzato nel 1982.

La donna ha presentato ricorso ai giudici di appello del Cga per chiedere l'annullamento di un provvedimento del Comune che ha respinto il

condono sulla sua costruzione realizzata nel 1982 nella fascia dei 150 metri

A distanza di più di 30 anni dalla presentazione della domanda, il Comune di Sciacca rigettò il ricorso ritenendo l'insanabilità dell'immobile ai sensi dell'art. 15 della l.r. 78/76, trattandosi di opere realizzate dopo il 31/12/76 entro la fascia di rispetto di 150 metri dalla battigia.

La proprietaria dell'immobile, assistita dagli avvocati Girolamo Rubino e Calogero Marino, fece ricorso. Secondo i legali il provvedimento è illegittimo, poiché applicabile «al

caso in esame del limite dei 100 mt di cui al previgente Piano Comprensoriale n. 6 (posto che l'immobile si trova entro i 150 metri ma comunque distante più di 100 metri dalla costa) e non già del limite dei 150 metri di cui alla legge regionale 78/76».

Sono stati i legali stessi a indicare «una legittimità costituzionale dell'art. 2 della legge regionale 15/91 che, con effetto retroattivo, ha ritenuto applicabile il vincolo dei 150 metri introdotto dalla legge regionale 78/76 già a partire dall'entrata in vigore di quest'ultima norma»

**SICILY  
PORT  
INFORMER**

**L'Avvisatore  
marittimo**



L'edizione a colori on line  
dell'Avvisatore Marittimo  
all'indirizzo internet:  
[www.avvisatore.com](http://www.avvisatore.com)

unicef





# Avvisatore Giuridico



Una direttiva del dicembre 1996 mirava ad uniformare l'applicazione riguardo le attrezzature delle navi commerciali

## Trasporto marittimo: la convenzione Solas

Il Codice internazionale ISPS intende invece garantire una migliore protezione delle unità e degli impianti portuali

### B. Equipaggiamento marittimo

La direttiva 96/98/CE, del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo mirava a garantire un'applicazione uniforme della convenzione SOLAS sulle attrezzature delle navi commerciali e a rendere obbligatorie le risoluzioni dell'OMI da essa derivanti. La direttiva 2012/32/UE ha modificato la direttiva 96/98/CE sostituendo l'allegato A, al fine di adeguarlo per tenere conto delle più recenti modifiche delle convenzioni internazionali e delle norme di prova applicabili. La direttiva 2014/90/UE, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo ha invece rafforzato l'attuazione e il controllo del rispetto delle normative in materia.

### C. Sicurezza sulle navi e negli impianti portuali

Il Codice ISPS (Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali) è stato adottato in occasione della conferenza dell'OMI del 2002 congiuntamente alle modifiche concernenti altri accordi internazionali. L'obiettivo del codice è garantire una migliore protezione delle navi e degli impianti portuali. Il regolamento (CE) n. 725/2004, del 31 marzo 2004, è stato concepito per assicurare che le decisioni dell'OMI siano interpretate e applicate in modo uniforme. La strategia per la sicurezza marittima dell'Unione è stata avviata il 24 giugno 2014 con l'adozione da parte del Consiglio di un atto politico e strategico che ha consentito di affrontare in modo efficace le sfide in materia di sicurezza marittima con il ricorso a tutti i pertinenti strumenti internazionali, unionali e nazionali.

### D. Sicurezza delle navi passeggeri e ispezioni navali



La direttiva 94/57/CE, del 22 novembre 1994, stabilisce disposizioni e norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (società di classificazione). La sicurezza delle navi che collegano due porti dell'UE è disciplinata dalla direttiva 2009/45/CE, del 6 maggio 2009, che ha consolidato e rifiuto le disposizioni e le norme di sicurezza per le navi adibite al trasporto di passeggeri di cui alla direttiva 98/18/CE. La direttiva 98/41/CE, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone che viaggiano a bordo delle navi da passeggeri ha reso possibile il controllo del numero di passeggeri e l'effettuazione di operazioni di salvataggio più efficaci in caso di incidenti. Le norme in materia di qualifiche minime per i marittimi sono state aggiornate nel 2019 con l'adozione della direttiva (UE) 2019/1159. Nel 2017 sono state approvate tre direttive. La prima, la direttiva (UE) 2017/2108, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, si

propone di chiarire e semplificare le regole e le norme di sicurezza per le navi da passeggeri. L'idea alla base della direttiva era di facilitare l'aggiornamento, il monitoraggio e l'applicazione delle norme. La seconda, la direttiva (UE) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ha aggiornato e chiarito gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da passeggeri. Le modifiche includevano una definizione aggiornata delle «zone portuali» al fine di incorporare le informazioni sulla nazionalità delle persone a bordo e l'obbligo per le società di registrare gli elenchi dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio nell'interfaccia unica nazionale.

(2 - continua)

### La nuova legge in Gazzetta

## Reati di omicidio nautico e lesioni personali nautiche

Per regolamentare in modo più incisivo la materia

Publicata in Gazzetta la Legge 26 settembre 2023 n. 138 che introduce i reati di omicidio nautico e lesioni personali nautiche.

La necessità di regolamentare in modo più incisivo la materia si è resa necessaria dopo i recenti fatti di cronaca che hanno visto la morte di persone coinvolte in incidenti nautici, come il tragico incidente avvenuto nel lago di Garda nel giugno 2021, che ha visto la morte di una giovane coppia colpita da un motoscafo di due turisti tedeschi, e quello occorso all'Argentario l'estate scorsa.

La legge prevede l'introduzione nel codice penale del reato di omicidio nautico, prevedendo la stessa disciplina prevista per l'omicidio stradale. L'articolo 589-bis viene rubricato così: "Omicidio stradale o nautico". Analogamente viene previsto il reato di lesioni personali nautiche, con la nuova formulazione dell'articolo 590-bis ora rubricato: "Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime". Le altre novità riguardano: la modifica della rubrica dell'art. 589-ter del codice penale, relativo alla circostanza aggravante ad effetto speciale prevista per il caso di fuga del conducente a seguito di omicidio stradale,

che – per effetto delle modifiche apportate all'articolo 589-bis – trova ora applicazione anche al caso di omicidio nautico; la modifica della rubrica dell'art. 590-ter, relativo alla circostanza aggravante ad effetto speciale prevista per il caso di fuga del conducente a seguito di lesioni, che trova ora applicazione anche al caso di fuga a seguito di lesioni nautiche, per effetto delle modifiche apportate all'art. 590-bis; la sostituzione della lettera m-quater), dell'art. 380 c. 2, c.p.c. prevedendo che, in caso di delitto di omicidio colposo stradale o nautico non si applichi l'arresto obbligatorio in flagranza qualora "il conducente si sia immediatamente fermato, adoperandosi per prestare o attivare i soccorsi, e si sia messo immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria".

Con la nuova legge viene colmata la disparità tra le pene per incidenti stradali e nautici. Con la disciplina precedente la stessa persona responsabile della morte di un'altra poteva essere punita con appena sei mesi di reclusione se è alla guida di un'imbarcazione, mentre rischiava fino a diciotto anni di reclusione se alla guida di un'automobile.

**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  
CLICCA SU  
[WWW.AVVISATORE.COM](http://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

**LIBERTY lines**  
COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE VELOCE

ISOLE EGADI • ISOLE EOLIE • ISOLE PELAGIE • PANTELLERIA • USTICA

BOOKING ON-LINE  
PRENOTA SU  
[www.libertylines.it](http://www.libertylines.it)

CALL CENTER  
+39 0923 873813

[callcenter@libertylines.it](mailto:callcenter@libertylines.it)

**Portitalia**  
GOODS HANDLING

Porto di Palermo  
via Francesco Crispi - Banchina Puntone  
Tel. 091361060/61 - Fax 091361581  
Porti di Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle

Regione siciliana

**Centro Studi  
C.E.DI.FO.P.**  
Corsi di formazione O.T.S.

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

Assessorato  
regionale al Lavoro

Full Member - Diver Training  
n. FF 24 - Centro accreditato  
dalla Regione Siciliana CIR  
AC 4847 - Socio ITKAM  
Camera di Commercio  
Italiana per la Germania

Sede operativa: Molo Sammuzzo - Porto di Palermo  
091.426935 338.3756051 - [cedifop@cedifop.it](mailto:cedifop@cedifop.it) - [www.cedifop.it](http://www.cedifop.it)