

Presentato pubblicamente nella Sala del Refettorio della Camera dei Deputati uno studio realizzato da RINA, Assarmatori e Confitarma

Decarbonizzazione settore marittimo

Dal documento emerge la necessità di avere norme internazionali e linee guida a carattere raccomandatorio

Port Authority

A Catania riapre la darsena traghetti



Enzo Bruno a pag. 7

Alessia Spataro

Presso la Sala del Refettorio della Camera dei Deputati, RINA, Assarmatori e Confitarma hanno presentato pubblicamente il documento "Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima". Lo studio, che contiene le considerazioni del Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione dell'industria marittima, si propone di descrivere lo stato dell'arte del settore e le potenziali soluzioni al vaglio. Il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e fornitori di tecnologie e combustibili ha permesso al Comitato di identificare in un sistema normativo internazionale omogeneo e nella collaborazione dei player del comparto i

principali acceleratori per la riduzione delle emissioni di CO2. Dallo studio emerge la necessità di avere norme internazionali chiare e implementate in modo omogeneo - incluso interpretazioni e linee guida a carattere raccomandatorio che vengono applicate in modo diverso dalle amministrazioni di bandiera -, investire in ricerca e sviluppo, in adeguate infrastrutture per rendere disponibili i carburanti puliti e le nuove tecnologie, nonché in una costante formazione per gestire nuovi combustibili in sicurezza. Sono molteplici le soluzioni tecnologiche esaminate applicabili alla flotta esistente e futura, tra cui i biofuel

a pagina 3

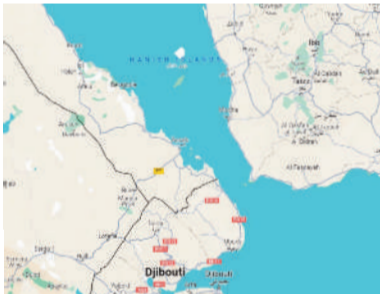


Bab-el-Mandeb funziona da collegamento strategico tra l'Oceano Indiano e il Mar Mediterraneo

Mar Rosso, continuano gli attacchi dei ribelli dello Yemen. E le compagnie cambiano rotta

Riccardo Cavaliere

Da Bab-el-Mandeb, "porta" di accesso al Mar Rosso, passano 8 milioni di barili di greggio al giorno e il 50% dei traffici marittimi italiani. Ripetuti gli attacchi alle navi in transito come nel caso di quello recentissimo al cargo MSC. Cosicché, le compagnie optano per un cambio di rotta. Uno stretto di poche decine di chilo-



metri, teatro di tensioni sempre crescenti a livello internazionale. Bab el Mandeb, la "Porta delle lacrime", è l'ingresso del Mar Rosso, tra lo Yemen e Gibuti. Ogni giorno, in condizioni di normalità, passano quasi otto milioni di barili di greggio e benzina. Ma con gli attacchi alle navi commerciali dei ribelli dello Yemen (gli Houthis), la situazione sta cambiando.

a pagina 2

Dopo "Jolly Oro" e "Jolly Argento" ecco la "Jolly Rosa"

Entra un nuovo Jolly (full container) nella flotta Ignazio Messina & C.

Grimaldi Group

Nuovo metodo di pagamento: siglato accordo con Satispay

a pag. 5

New entry nella flotta del gruppo genovese Ignazio Messina & C.: è stata infatti presa in consegna nei giorni scorsi nella baia di Singapore la portacontainer "Jolly Rosa". Iscritta nel Registro Internazionale presso la Capitaneria di porto di Genova, la nave, sulla quale è già stata issata la bandiera italiana, è una full container.

a pagina 5

Assegnata a Marco Corrao alla memoria di Giuseppe Bono

Borsa di studio di Fincantieri

Danilo Giacalone

Negli ultimi giorni dello scorso anno, si è tenuta la cerimonia di assegnazione della prima borsa di studio intitolata alla memoria di Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri dal 2002 al 2022, anno della sua scomparsa. Il premio ha l'obiettivo di ricordare i valori della formazione e della dedizione al lavoro dell'operato di Giuseppe Bono.

a pagina 6

La Direzione e la Redazione dell'Avvisatore Marittimo Augurano a Tutti i Lettori un Sereno 2024

Quattro ex allievi dell'ente che forma sub assunti dall'impresa ittica "Valle Ca' Zuliani"

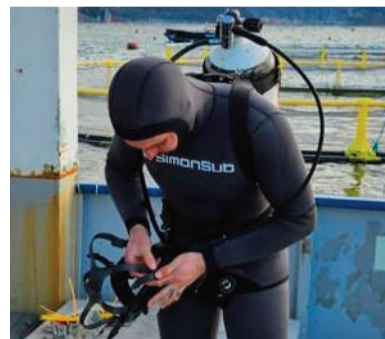
Dal Cedifop ad un'azienda di acquacoltura

Angelo Merisi

Prosegue senza sosta, da parte del Centro Studi Cedifop, di formazione professionale di subacquea industriale, la "fornitura" ad aziende che ne fanno richiesta, di personale specializzato in lavori subacquei altamente specializzati. È il caso dell'impianto di acquacoltura Valle Ca' Zuliani Società Agricola

Srl, di Monfalcone dove quattro ex allievi, dell'ente che opera all'interno del porto di Palermo, lavorano negli stabilimenti di acquacoltura gestiti dalla famiglia Martini nelle acque del Nord Adriatico. I quattro ex allievi del Cedifop hanno seguito e superato il corso a finanziamento pubblico per "Ots - Inshore".

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@magazzinigeneraliipalermo.com
www.magazzinigeneraliipalermo.com

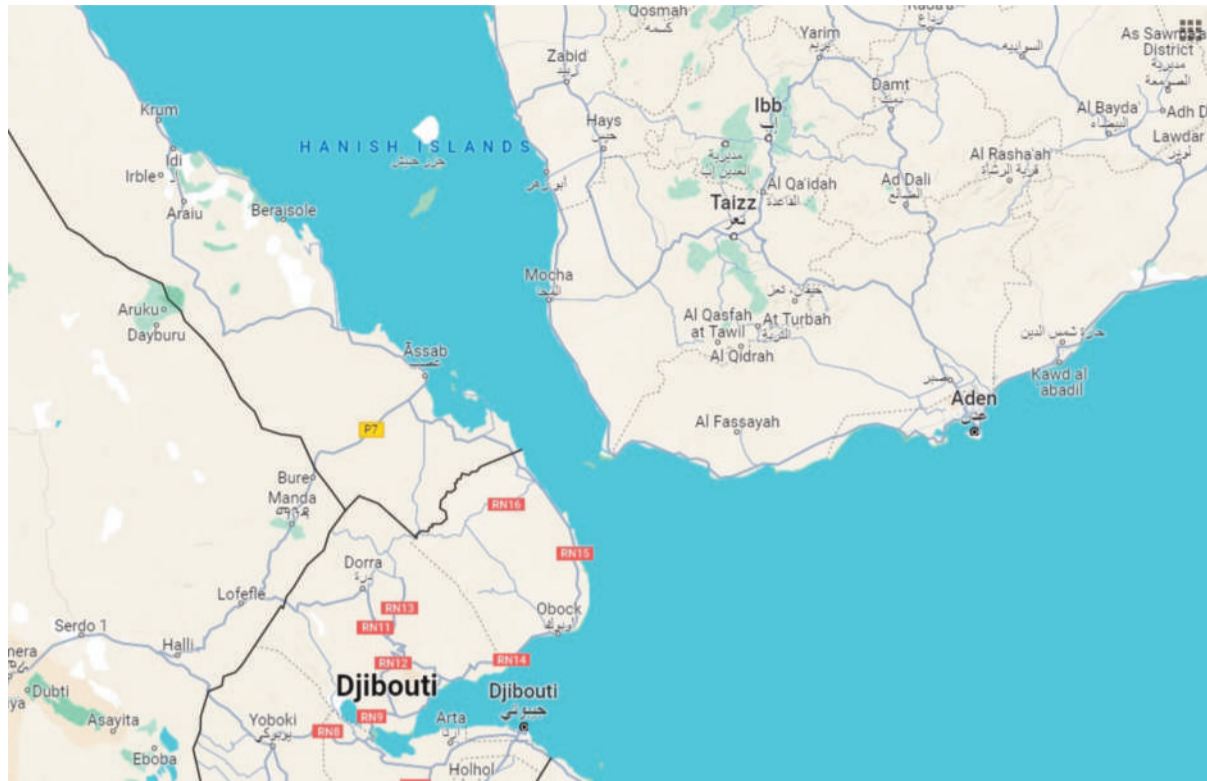
Dalla “porta” d’accesso dell’importante stretto passano quotidianamente 8 milioni di barili di greggio e il 50% dei traffici italiani

Mar Rosso, continuano gli attacchi degli Houthi

Le compagnie cambiano rotta a causa delle ripetute cariche alle navi, da parte dei ribelli dello Yemen

Riccardo Cavaliere

Da Bab-el-Mandeb, “porta” di accesso al Mar Rosso, passano 8 milioni di barili di greggio al giorno e il 50% dei traffici marittimi italiani. Ripetuti gli attacchi alle navi in transito come nel caso di quello recentissimo alla MSC. Cosicché, le compagnie optano per un cambio di rotta. Uno stretto di poche decine di chilometri, teatro di tensioni sempre crescenti a livello internazionale. Bab el Mandeb, la “Porta delle lacrime”, è l’ingresso del Mar Rosso, tra lo Yemen e Gibuti. Ogni giorno, in condizioni di normalità, passano quasi otto milioni di barili di greggio e benzina. Ma con gli attacchi alle navi commerciali dei ribelli dello Yemen (gli Houthi), la situazione sta cambiando: in supporto alla causa palestinese, e per contrastare Israele, infatti, i guerriglieri lanciano droni e altri tipi di attacchi a navi cargo che transitano verso il Canale di Suez e che spesso trasportano merci e materie prime destinate a Tel Aviv. Ultimo in ordine di tempo, l’attacco di ieri a una nave commerciale, identificata come MSC United. Gli Houthi hanno affermato di aver “effettuato un’operazione di targeting contro una nave commerciale” e di aver lanciato una serie di “droni contro obiettivi militari”, nel sud di Israele. La notizia è stata confermata da MSC. Per tutta risposta, gli Usa –



sempre ieri – hanno distrutto 12 droni e cinque missili lanciati dagli Houthi (in particolare, tre missili balistici antinave e due missili da crociera). Un altro drone è stato abbattuto vicino alla località turistica egiziana di Dahab, nel Golfo di Aqaba, non distante dal para-

diso dei resort Sharm el-Sheikh. Il cargo MSC era in viaggio dal porto King Abdullah, in Arabia Saudita, verso Karachi, in Pakistan. La compagnia armatoriale ha confermato che continuerà a deviare le proprie navi dal transito attraverso il Canale di

Suez verso Capo di Buona Speranza, in Sudafrica. Le maggiori compagnie del mondo, infatti, stanno optando per un cambio di rotta, allungandole di 10-15 giorni. Trattandosi di oltre l’80% delle società di shipping del mondo, si può

avere un’idea di quanto una simile tendenza stia condizionando il commercio mondiale.

Oltre a carburanti e materie prime, nello stretto passano merci di tutti i tipi: il 10/15% del totale globale. Una scelta del genere non può che tradursi in un aumento dei costi, i cui effetti si vedono anche sui porti italiani. Per quanto riguarda il nostro Paese, infatti, oltre il 50% dei traffici marittimi italiani transitano verso Suez.

Per proteggere gli scambi, gli Stati Uniti hanno messo in piedi l’operazione navale Prosperity Guardian, una coalizione a cui partecipano oltre venti Paesi, Italia compresa.

L’Operazione Prosperity Guardian, atta a garantire la sicurezza della navigazione nel Mar Rosso, dove “la recente escalation di sconsiderati attacchi Houthi provenienti dallo Yemen minaccia il libero flusso del commercio, mette in pericolo i marinai innocenti e viola il diritto internazionale”. Lo ha comunicato il Pentagono in una nota: “Questa è” una sfida internazionale che richiede un’azione collettiva che sta riunendo più nazioni tra cui Regno Unito, Bahrein, Canada, Francia, Italia, Paesi Bassi, Norvegia, Seychelles e Spagna, per affrontare congiuntamente le sfide alla sicurezza nel Mar Rosso meridionale e nel Golfo di Aden, con l’obiettivo di garantire la libertà di navigazione a tutti i Paesi”.

Assarmatori: “Con la nostra Fregata protezione importante per la sicurezza”

L’italiana “Virginio Fasan” nel Mar Rosso

Salvo Vaglica

L’obiettivo della comunità internazionale deve essere quello di salvaguardare il diritto, la libertà della navigazione, la prosperità del commercio e, soprattutto, la sicurezza e l’incolumità delle donne e degli uomini che fanno parte degli equipaggi. Assarmatori, ribadendo la preoccupazione per i pericoli che incombono sulla navigazione nel Mar Rosso, e per i ripetuti attacchi alle navi mercantili, esprime tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell’area critica la fregata “Virginio Fasan”, così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin. Le interlocuzioni fra l’Associazione, il Governo e i vertici della Marina Militare sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo.

“La situazione nel Mar Rosso è ad altissimo rischio e richiede alla comunità internazionale uno sforzo coeso e la massima attenzione – afferma il Presidente di Assarmatori, Stefano Messina – La priorità è rappresentata dalla necessità di garantire la sicurezza dei nostri



equipaggi, che svolgono un lavoro prezioso, insostituibile, complesso e spesso sottovalutato dall’opinione pubblica. L’invio della “Virginio Fasan” nel Mar Rosso, e quindi la partecipazione dell’Italia alla task force internazionale, rappresenta un segnale importantissimo. L’armamento italiano, che da sempre può giovare di un ottimo rapporto di collaborazione con la Marina Militare, conta da oggi su una fondamentale protezione; le continue esercitazioni anti-pirateria e il dialogo costante fra i vertici militari e le compagnie di navigazione rappresentano un patrimonio di valore inestimabile in un momento di grande emergenza come quello attuale”. Assarmatori sottolinea come gli at-

tacchi alle navi mercantili si stiano verificando in un’area dall’altissimo peso strategico per gli scambi commerciali globali e in particolare per l’Europa. Dal Canale di Suez transita circa il 12% del traffico marittimo mondiale, lo scorso anno la via d’acqua egiziana è stata utilizzata da oltre 23 mila navi, da qui passa il 40% dell’import-export italiano per un valore di oltre 80 miliardi di euro e nel 2023 è stato registrato il record storico di transiti in un giorno, con 107 unità nelle due direzioni. “Qualsiasi minaccia alla sicurezza in quest’area – conclude Stefano Messina – è fattore destabilizzante per il commercio globale e in particolare per quello del nostro Paese”.

Il positivo commento di Marcello Di Caterina (ALIS)

Confitarma, Guido Grimaldi è il nuovo vicepresidente

Michele D’Amico



“Con grandissimo piacere ed orgoglio vorrei rivolgere a nome di tutta ALIS le più sincere congratulazioni al nostro presidente Guido Grimaldi (nella foto), che da oggi ricoprirà anche il ruolo di vicepresidente di Confitarma. Conosciamo bene la passione, la competenza e l’amore verso il mare di Guido Grimaldi e siamo certi che contribuirà a far riconoscere sempre più l’importanza del trasporto marittimo nazionale e la rilevanza del nostro armamento nel mondo. A Guido, al nostro socio consigliere Lorenzo Maticena eletto anche lui vicepresidente e a tutta la squadra di Confitarma, che presidente Mario Zanetti, vanno i nostri migliori auguri di buon lavoro, convinti che proseguirà con ancor più sinergia il percorso di collaborazione con ALIS già avviato con il presidente Mattioli”.

Con queste parole il vicepresidente di ALIS Marcello Di Caterina ha commentato la nuova squadra di Confitarma eletta nei giorni scorsi dall’Assemblea.



**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 s.r.l. 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 Unitim Associazione Nazio-

RISA

RISERVA

nale Servizio Ecologici Portuali a tutela dell'ambiente marino.

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

Realizzato da RINA, Assarmatori e Confitarma è stato presentato pubblicamente nella Sala del Refettorio della Camera dei Deputati

Studio per decarbonizzare il settore marittimo

Dal documento emerge la necessità di avere norme internazionali e linee guida a carattere raccomandatorio

Alessia Spataro

Presso la Sala del Refettorio della Camera dei Deputati, RINA, Assarmatori e Confitarma hanno presentato pubblicamente il documento "Da oggi al 2050: tra sfide e opportunità per l'industria marittima". Lo studio, che contiene le considerazioni del Comitato italiano di RINA per la decarbonizzazione dell'industria marittima, si propone di descrivere lo stato dell'arte del settore e le potenziali soluzioni al vaglio.

Il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e fornitori di tecnologie e combustibili ha permesso al Comitato di identificare in un sistema normativo internazionale omogeneo e nella collaborazione dei player del comparto i principali acceleratori per la riduzione delle emissioni di CO2.

Dallo studio emerge la necessità di avere norme internazionali chiare e implementate in modo omogeneo - incluso interpretazioni e linee guida a carattere raccomandatorio che vengono applicate in modo diverso dalle amministrazioni di bandiera -, investire in ricerca e sviluppo, in adeguate infrastrutture per rendere disponibili i carburanti puliti e le nuove tecnologie, nonché in una costante formazione per gestire nuovi combustibili in sicurezza. Sono molteplici le soluzioni tecnologiche esaminate applicabili alla flotta esistente e futura, tra cui i biofuel - che possono essere miscelati con combustibili convenzionali o utilizzati puri -, la

carbon capture and storage (CCS) - attualmente l'unica tecnologia in grado di rendere i carburanti fossili compatibili con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica a breve termine -, il gas naturale liquefatto - che permette una riduzione intorno al 20% di CO2 rispetto a un combustibile fossile tradizionale -, gli small modular reactor (SMR), il cold ironing e gli interventi operativi per la riduzione dei consumi.

Il processo di decarbonizzazione passa sia da navi nuove, che sfrutteranno le principali nuove tecnologie, sia da navi esistenti - incluse le grandi trasformazioni che prevedano la sostituzione del o dei motori per poter bruciare anche i nuovi combustibili - al fine di ridurre progressivamente le emissioni. Si auspica che il legislatore investa nello shipping la maggior parte dei proventi derivanti dall'applicazione della ETS al settore marittimo, dalla FuelEU Maritime e dalle future misure economiche implementate a livello internazionale, e incentivi coloro che investono in nuove navi, tecnologie e



combustibili puliti.

Lo studio è stato presentato da Andrea Cogliolo, Senior Director Marine Excellence Center RINA e Salvatore d'Amico, presidente Comitato decarbonizzazione RINA, che ha sottolineato l'unione del mondo armatoriale in questo lavoro, testimonianza che "insieme si naviga con ancora maggiore sicurezza".

Mariella Amoretti, presidente di Confitarma: "Il settore dello shipping sta affrontando la sfida di bilanciare la sua funzione vitale nel commercio globale con la necessità di adottare pratiche più sostenibili per contribuire concretamente alla decarbonizzazione. Gli armatori stanno operando con senso di

responsabilità e convinzione, investendo capitali propri in studi e sperimentazioni. È, però, grave constatare che nonostante questo e nonostante lo shipping sia la modalità di trasporto meno inquinante per unità di merce trasportata, sarà incluso nel sistema ETS, portando a un aumento inevitabile dei costi del trasporto marittimo verso e dai porti dell'Unione. Dallo studio che abbiamo presentato emerge che una soluzione tecnologica

univoca per rendere lo shipping a zero emissioni ancora non esiste e che dobbiamo orientarci realisticamente su un mix energetico che risponda alle esigenze differenti a seconda della tipologia di nave. Il percorso è lungo e complesso e la volontà degli armatori da sola non basta. Confidiamo che il Governo sostenga le imprese nazionali in questo impegno, seguendo l'esempio di altri Paesi marittimi, al fine di preservare la competitività dell'industria marittima nazionale sui mercati internazionali".

Stefano Messina, presidente di Assarmatori: "Il trasporto marittimo ha intenzione di continuare a fare la sua parte con il massimo sforzo sotto diversi

punti di vista. Le navi più recenti sono dotate della migliore tecnologia disponibile per abbattere le emissioni, quelle più datate sono state sottoposte a refitting che hanno ridotto di gran lunga l'impronta carbonica. Accanto a questo, studi approfonditi ed autorevoli come quello che abbiamo presentato dimostrano la volontà di proseguire su questa strada, minimo comun denominatore per l'armamento italiano. Quello che emerge in modo lampante è la necessità di una regolazione univoca a livello internazionale, come internazionale è per sua vocazione il trasporto marittimo; al contrario norme di carattere regionale rischiano di essere controproducenti. L'autorevolezza della vasta platea che ha deciso di approfondire questo documento dimostra la centralità del nostro comparto industriale nell'economia italiana".

Ugo Salerno, Presidente Esecutivo di RINA: "Lo shipping è il settore industriale tra i più hard to abate che esistano ed è interesse nazionale, europeo e internazionale che le sue emissioni siano ridotte. Le tecnologie a disposizione del comparto sono molteplici, così come le tipologie di nave e le esigenze armatoriali. Tuttavia, il cambiamento potrà avvenire in modo efficace e sostenibile solo se guidato dall'uniformità normativa. L'industria marittima e le infrastrutture portuali compongono un sistema che potrà rappresentare un modello nel raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione".

Cassa Depositi e Prestiti e Intesa San Paolo confermano il sostegno al progetto green del Gruppo nato a Roma ma con sede a Trieste

Gianni De Bono

Fincantieri ha sottoscritto un construction loan "green" per un importo massimo di 415 milioni di euro con Intesa Sanpaolo (Divisione IMI Corporate & Investment Banking) e Cassa Depositi e Prestiti (CDP), i cui proventi saranno destinati a coprire le esigenze finanziarie legate alla costruzione della Mein Schiff Relax, la prima di due navi da crociera classe inTuition di nuova concezione dual-fuel (Liquid Natural Gas - LNG e Marine Gas Oil - MGO) che Fincantieri sta realizzando per TUI Cruises, joint venture tra i gruppi TUI AG e Royal Caribbean Cruises. Si tratta della prima operazione in pool di que-

Fincantieri firma un finanziamento per costruire una nave da crociera a bassa emissione di carbonio

sto tipo per il Gruppo.

Il finanziamento è definito "green" dato che è stata valutata l'ammissibilità del progetto di costruzione sottostante in relazione all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico dettato dalla Tassonomia Europea. L'unità rientra infatti tra le "navi a basse emissioni di carbonio" e contribuisce in maniera sostanziale all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico essendo (i)

caratterizzata da un valore dell'indice EEDI inferiore del 10% rispetto ai requisiti EEDI applicabili ed (ii) essendo alimentata per mezzo di carburanti a zero emissioni dirette o provenienti da fonti rinnovabili.

Tale operazione rientra nel percorso tracciato dal Gruppo per la realizzazione di una nave da crociera ad emissioni nette zero.

Fincantieri S.p.A., è un'azienda pubblica italiana operante nel settore della

cantieristica navale ed è il più importante gruppo navale d'Europa. Già di proprietà dell'IRI fin dalla sua fondazione, è oggi controllata 71,3% da Cdp Industria, finanziaria di Cassa Depositi e Prestiti (società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze). In ogni epoca Fincantieri ha costruito le navi dotate delle più avanzate soluzioni tecnologiche, traghetti e yacht di lusso che hanno scritto la storia della marineria.





GRIMALDI LINES

Short Sea Services

ROTA BILI • CONTAINER • PASSEGGERI • CARICHI SPECIALI

Scegliendo la nave come soluzione logistica RISPARMI FINO AL 50%

rispetto ai costi del trasporto stradale




HFO & PRENOTAZIONI: +39 061 426 777 casys@grimaldi-lines.com <http://casys.grimaldi-lines.com>



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