



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Primo Piano

11/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	6
<hr/>		
10/04/2020	Informare L' ESPO esorta l' UE a definire già ora una strategia di ripresa per consentire ai porti di aiutare l' economia a superare la crisi	7
<hr/>		
10/04/2020	shipmag.it <i>Redazione</i> Deiana, Patroni Griffi e Corsini ai tavoli del ministero	8

Trieste

10/04/2020	shippingitaly.it Container stabili a Trieste nei primi tre mesi del 2020	9
------------	--	---

Venezia

11/04/2020	Corriere del Veneto Pagina 11 <i>Alberto Zorzi</i> Mose, Zinconone contro i commissari «Il 12 novembre si poteva evitare»	10
<hr/>		
11/04/2020	Il Gazzettino Pagina 31 <i>RAFFAELLA VITTADELLO</i> «Sospetti e insulti, questo è il Cvn»	11
<hr/>		
11/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 31 Mose, colpo di spugna ai debiti delle imprese Stop ai lavori dell' Arsenal e in laguna	13
<hr/>		
11/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 31 Consulenze del Mose Zinconone attacca «Relazione fuorviante»	15

Genova, Voltri

10/04/2020	BizJournal Liguria Emergenza Covid, sempre garantito il collegamento tra Porto Psa di Genova e Basilea	16
<hr/>		
10/04/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i> Il treno PSA Mittelmeerzug sempre operativo	17
<hr/>		
10/04/2020	shippingitaly.it Gti chiede sburocratizzazione e maggiore efficienza ai terminal container	18

La Spezia

11/04/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34 Costa fa il bis, due navi in porto Prua alla città, fumaio al mare	19
<hr/>		
10/04/2020	PrimoCanale.it Coronavirus, nave Mediterranea in porto alla Spezia fino al 12 aprile	20
<hr/>		
10/04/2020	Citta della Spezia Costa Mediterranea in porto, parte dell'equipaggio sarà trasferito	21

10/04/2020	Citta della Spezia		22
Cenerini rassicura: "Il cavalcavia di Viale San Bartolomeo è sicuro"			
10/04/2020	Citta della Spezia		23
Pd: "Pedaggio gratuito e investimenti"			

Livorno

11/04/2020	Il Tirreno	Pagina 19	24
Moby, non c'è il corteo ma la memoria sì Livorno non ha dimenticato i 140 morti			
11/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 43	26
Porto, tutti dati con il segno meno			
10/04/2020	Ansa		27
Coronavirus:porto Livorno,crollo netto per crociere e passeggeri			
10/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	28
Container in flessione nel trimestre a Livorno			
10/04/2020	shippingitaly.it		29
Calano passeggeri e container mentre reggono i rotabili a Livorno			
10/04/2020	Ansa		30
Porti: Livorno, dal ministero 1,5 mln per opere prioritarie			
10/04/2020	Corriere Marittimo		31
Porti Livorno e Piombino: In arrivo 1,5 milioni, andranno a finanziare le "opere prioritarie"			
10/04/2020	Corriere Marittimo		32
Covid-19/Dal Propeller Club Port of Leghorn donazioni per Usi Toscana, Caritas e Misericordia Livorno			
10/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	33
Livorno: il Propeller Club è vicino alla città			
10/04/2020	Portnews		34
Risorse fresche per l'Alto Tirreno			

Piombino, Isola d' Elba

11/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 22	35
Pasqua blindata sul porto per l' Elba			
11/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 44	36
Potenziati i controlli al porto			
10/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	37
Alzato il livello di controllo verso l'Elba			
10/04/2020	Corriere Marittimo		38
Piombino, procede la gara per l' assegnazione di tre aree portuali			
10/04/2020	Il Nautilus	<i>SCRITTO DA REDAZIONE</i>	39
Il porto di Piombino entra nel futuro			
10/04/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	40
Il porto di Piombino entra nel futuro			
11/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 8	41
Diadema, 9 contagiati su 118 positivi al sierologico			
11/04/2020	La Repubblica	Pagina 21	42
Piombino Il dramma della Diadema 329 infettati a bordo			

Napoli

10/04/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	43
Napoli, un golfo senza passeggeri			

10/04/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	44
Napoli, un Golfo			

Salerno

11/04/2020	La Città di Salerno	Pagina 22	45
Gli Avallone donano parcheggi alla città			

Taranto

11/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 40	47
Firmato l' accordo tra Comune e Autorità portuale			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

11/04/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 22	48
Il porto entra nel "Got" per gli scali dall' Oriente			

11/04/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 22	49
Dai portuali un "carico" di alimenti			

Messina, Milazzo, Tremestieri

11/04/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 8	50
«Caro Musumeci prenda sul serio i temi di De Luca»			

10/04/2020	Messina Ora		52
Messina, D' Alia su gestione emergenza: ne con Musumeci ne con De Luca, ma...			

10/04/2020	Stretto Web		54
Messina, D' Alia: "Polemiche surreali e infantili, affidare la sicurezza dello Stretto all' Autorità Portuale"			

Focus

10/04/2020	Corriere Marittimo		56
Covid-19/ UE, Protezione e salute di passeggeri e marittimi, le linee guida - Cambio degli equipaggi - Designazione dei porti			

10/04/2020	Il Nautilus		58
Trasporto marittimo: le misure EU in emergenza covid-19			

10/04/2020	Portnews		59
Marittimi, ecco le linee guida dell'UE			

10/04/2020	Il Nautilus		60
Nicolini, Presidente di Confetra: Governo promosso per risorse, rimandato per gli strumenti			

10/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	61
Confetra: Dal Dpcm bocciata d'ossigeno per il settore			

10/04/2020	Informazioni Marittime		62
Tunisia-Libia, una via marittima per garantire gli scambi			

10/04/2020	Ansa		63
Coronavirus:Usa,esteso il divieto di navigazione per le navi da crociera			

10/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	64
Decreto anti-virus, misure più restrittive per le navi passeggeri			

11/04/2020	La Gazzetta Marittima	65
Marittimi, Ultrasporti: settore in piena tempesta		
11/04/2020	La Gazzetta Marittima	66
Federagenti: 'navi e rispetto delle leggi' La Gazzetta Marittima		
10/04/2020	Rivista Sistemi di Logistica Pagina 1	67
CoVid-19 e nuove politiche economiche		
10/04/2020	Rivista Sistemi di Logistica	68
LA NUOVA POLITICA ECONOMICA EUROPEA		
10/04/2020	seatrade-cruise.com	<i>Anne Kalosh</i> 70
US extends 'no sail' order for cruise ships, potentially to mid-July or until coronavirus emergency ends		

Il Secolo XIX

Primo Piano

PORTI, OBBLIGO DI SVOLTA PER NON RESTARE INDIETRO

Il domani è già adesso. E l'unico antivirus immaginabile è aggrapparsi alle residue ma robuste opportunità che non può cancellare neppure l'Apocalisse devastatore dei porti, della logistica e dello shipping. Mentre si apre una voragine che sembra poter azzerare la capacità di pensare in modo critico e di creare prospettive, tutti cominciano a parlare del "dopo", come se l'emergenza dovesse necessariamente concludersi per poi lasciarci tornare alla "normalità inoffensiva" che ci lasciamo alle spalle. Un'illusione, quella del coronavirus è per molti versi una delle tante manifestazioni di un'emergenza ben maggiore che ci attanaglia. Consumismo, ossessione per il profitto, parole di egoismo hanno occupato per troppo tempo l'intero spazio dei nostri pensieri e delle nostre azioni. Dunque, non c'è un "dopo"; quel futuro comincia ora o mai più. L'emergenza ha mostrato a tutti che le nostre vite possono cambiare radicalmente in pochi giorni. Quel meglio dobbiamo saperlo raccogliere, valorizzare e sviluppare ora, provando a ricostruire una comunità marittima diversa, delineando un orizzonte che orienti l'azione e un'agenda dei passaggi necessari per far rinascere lavoro e business in forma nuova.

Due gli scenari ipotizzabili oggi, davanti a un disastro di proporzioni ancora inimmaginabili, con compagnie finora solide sull'orlo del fallimento, grandi aziende polverizzate e piccole imprese devastate. Il primo. Certamente il peso, il potere e il ruolo di due gruppi multinazionali come Msc e Maersk e delle loro società controllate a Genova e nel mondo risulteranno preponderanti e decisivi per la ripresa immediata dei grandi traffici sulle maggiori rotte tra Far East e Mediterraneo e non solo. Lecito supporre che sullo short sea shipping il gruppo Grimaldi di Napoli estenda la sua rete, d'intesa con le imprese di autotrasporto associate ad Alis (Hupac, Fercam, Codognotto, Autamarocchi). Resisteranno i terminalisti, perché lì le navi devono attraccare. L'autotrasporto? O avrà la capacità di cambiare attraverso aggregazioni strategiche oppure sarà notte fonda. Così come per gli spedizionieri. Pensare in questo scenario ad una crescita del porto pare difficile. Da verificare quale sarà il fabbisogno dell'Italia. Ma per tutti non ci sarà posto. Il secondo scenario si trasforma così in obiettivo: rigenerazione del porto di Genova, a partire dagli investimenti nei servizi essenziali e nelle infrastrutture. Ma non basta ancora. Esiste una grande opportunità di rivoluzionare un sistema malato nella gestione e negli affari, privo di visioni e di orizzonti politici. Per far questo gli strumenti ci sono, basta allungare la mano. L'antivirus contro il porto delle nebbie lo ha confezionato il sindaco Marco Bucci, proponendo proprio su Pilotina Blog un'Autorità portuale governata dalla Municipalità attraverso una società che prevede partecipazione attiva e investimenti delle grandi multinazionali. Una società pubblica che promuove alleanze con Stati stranieri interessati: Singapore, Cina, Dubai e la Svizzera sono interlocutori logici se sono chiare le regole. E' una visione innovativa di città portuale, una proposta visionaria di città-porto. L'economia dell'una non può essere disgiunta dalle sorti dell'altro e viceversa. I modelli? Anversa ma anche Amburgo. Non c'è nulla di male nel programmare una città sulle attività del porto e un porto in funzione della città che lo ospita.



L' ESPO esorta l' UE a definire già ora una strategia di ripresa per consentire ai porti di aiutare l' economia a superare la crisi

Invito a rivolgere particolare attenzione agli scali portuali particolarmente colpiti dal crollo del traffico dei passeggeri L' associazione dei porti europei, evidenziando la necessità di mantenere la piena operatività degli scali portuali per consentire alle nazioni europee di affrontare e superare la crisi innescata dalla pandemia di Covid-19, ha esortato oggi l' UE a decidere anche una strategia di ripresa per superare la crisi economica che l' Europa sta affrontando. «In tutti i porti europei - ha affermato Isabelle Ryckbost, segretaria generale dell' European Sea Ports Organisation (ESPO) - ora ci si sta davvero impegnando al massimo per rimanere operativi e affinché i porti svolgano il loro ruolo critico ed essenziale nella supply chain. I piani di emergenza - ha sostenuto Ryckbost - funzionano bene. Posso dire che i porti europei restano pienamente operativi. Ora - ha sottolineato - è importante prepararsi per ciò che verrà dopo la crisi. L' ecosistema portuale sta affrontando gravi impatti economici, ma in passato i porti hanno dimostrato di essere resilienti. Affinché possano recuperare rapidamente una volta che la crisi sanitaria sarà sotto controllo e possano svolgere il loro ruolo di motori della crescita nella ripresa economica dell' Europa - ha evidenziato Ryckbost - è importante che i porti e le attività portuali siano supportati quando e ove necessario. Il sostegno deve contribuire a colmare questo periodo di assenza o di riduzione dell' attività economica. È anche importante che i progetti e gli investimenti nelle infrastrutture portuali e di trasporto possano essere perseguiti come previsto e, se possibile, anche rafforzati». Queste le proposte dell' ESPO affinché i porti possano superare la fase di crisi e contribuire alla ripresa dell' economia europea: secondo l' associazione, i porti europei, i loro clienti e le altre parti interessate dovrebbero poter beneficiare di misure di sostegno immediate e programmate sia a livello UE che nazionale. Misure temporanee di sostegno che dovranno consentire ai porti di assorbire l' impatto derivante dall' attuale fermo di attività una volta revocate le misure di blocco e di limitazione delle attività assunte dai governi. Inoltre ESPO ha chiesto all' UE di rafforzare gli attuali strumenti di sostegno e strumenti finanziari destinati ai progetti infrastrutturali nei porti, in particolare quelli nell' ambito del Meccanismo per collegare l' Europa (CEF), e di potenziare gli investimenti per consentire ai porti di svolgere il proprio ruolo nella decarbonizzazione dell' economia europea. L' associazione ha evidenziato anche la necessità che nei confronti dei progetti di infrastrutture portuali e di trasporto attualmente in corso, che subiscono ritardi a causa delle misure nazionali di blocco, sia adottata flessibilità relativamente alle scadenze e non venga applicato il principio "use it or lose it". Infine ESPO ha invitato anche a rivolgere particolare attenzione ai porti che movimentano consistenti volumi di traffico dei passeggeri e che svolgono un ruolo importante per l' industria del turismo, porti che a causa dell' emergenza sanitaria hanno subito un drastico calo dell' attività. Sottolineando che la ripresa delle attività turistiche e dei viaggi probabilmente richiederà più tempo in considerazione delle rigorose restrizioni ai viaggi adottate all' interno e all' esterno dell' Unione Europea, l' associazione ha pertanto rilevato la necessità di sviluppare iniziative volte a ripristinare la fiducia nella sostenibilità, salute e sicurezza del traffico marittimo di passeggeri e delle crociere.



Deiana, Patroni Griffi e Corsini ai tavoli del ministero

Redazione

Roma Partono con le nomine i tavoli decisi nella conference call con la ministra Paola De Micheli. **Assoporti** ha indicato al ministro i tre nomi dei presidenti che collaboreranno su due temi ritenuti fondamentali: infrastrutture e semplificazione. Alla fine del tavolo virtuale di lunedì scorso, era stato deciso di creare i due tavoli. Il primo sul tema della semplificazione delle procedure e degli atti in capo ai presidenti e alla struttura delle Authority è stato affidato al sottosegretario Salvatore Margiotta. Il secondo sui temi legati alle infrastrutture, individuazione e velocizzazione, al sottosegretario, sarà coordinato dall'altro sottosegretario, il ligure Roberto Traversi. **Assoporti** ha invece indicato Massimo Deiana (Presidente **AdSP** Sardegna), Ugo Patroni Griffi (Presidente **AdSP** Mar Adriatico Meridionale): entrambi sono professori universitari con un curriculum accademico di rilievo. E poi ci sarà anche Stefano Corsini (**ADSP** Mar Tirreno Settentrionale). I tre presidenti faranno parte di entrambi i gruppi di lavoro.

informativa

Il sito è il primo strumento di lavoro per il personale. Per chi è interessato a ricevere questa informazione, prego di cliccare sul pulsante "iscriviti" in alto a destra della pagina. Il sito è un punto di riferimento e un punto di incontro per il personale.

Scopri di più e personalizza

Deiana, Patroni Griffi e Corsini ai tavoli del ministero

10 APRILE 2020 - ANSA/AGF



Roma - Partono con le nomine i tavoli decisi nella conference call con la ministra Paola De Micheli. Assoporti ha indicato al ministro i tre nomi dei presidenti che collaboreranno su due temi ritenuti fondamentali: infrastrutture e semplificazione.

Alla fine del tavolo virtuale di lunedì scorso, era stato deciso di creare i due tavoli. Il primo sul tema della semplificazione delle procedure e degli atti in capo ai presidenti e alla struttura delle Authority è stato affidato al sottosegretario Salvatore Margiotta.

Il secondo sui temi legati alle infrastrutture, individuazione e velocizzazione, al sottosegretario, sarà coordinato dall'altro sottosegretario, il ligure Roberto Traversi. Assoporti ha invece indicato Massimo Deiana (Presidente AdSP Sardegna), Ugo Patroni Griffi (Presidente AdSP Mar Adriatico Meridionale): entrambi

iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

iscriviti

Container stabili a Trieste nei primi tre mesi del 2020

Nonostante il rallentamento dovuto all'emergenza CoViD-19, che ha colpito prima la Cina e ora l'Europa, il primo trimestre 2020 di Trieste Marine Terminal, il terminal container dello scalo giuliano, si è chiuso con un +1% rispetto allo stesso periodo del 2019. Dal terminal spiegano che le previsioni a breve termine sono ancora incerte e si possono prevedere fluttuazioni nelle prossime settimane e nei prossimi mesi: i primi giorni di aprile mostrano comunque una sostanziale stabilità dei volumi, anche se sarà necessario un periodo più lungo per comprendere meglio gli effetti reali della chiusura di numerose attività produttive in Italia e in Europa. Anche i volumi via treno di Tmt risultano generalmente stabili, consentendo una certa fiducia sulla tendenza dei volumi complessivi movimentati via Trieste. 'La situazione non è facile e ci si aspetta una riduzione del traffico nei mesi di aprile e maggio, ma abbiamo fiducia che ci possa essere aumento nei mesi successivi ha commentato il presidente di Tmt, Fabrizio Zerbini. L'ultima novità che riguarda il porto di Trieste è il nuovo potenziamento del sistema ferroviario grazie al quale sono partiti nei giorni scorsi i primi treni lungo la Transalpina, tratta di collegamento da Villa Opicina a Trieste Campo Marzio e viceversa. Si tratta di un tratto lungo 14 km con una pendenza massima del 25 per mille ottenuto riattivando una vecchia linea asburgica e servirà come alternativa alla tratta sotterranea (e poi lungo la costa) che collega lo scalo alla rete internazionale. Su questa tratta sarà Adriafer, società controllata dall'Autorità di sistema portuale, a svolgere il servizio di trazione dei treni merci. La società ha infatti ottenuto da Rfi l'autorizzazione al trasporto di convogli cargo, per container da 40 piedi High Cube con l'introduzione in servizio di due locomotori Siemens E191 elettrico e Vossloh D 100 diesel. Già due sono i servizi effettuati nelle ultime settimane; l'ultimo quello con un treno composto da 20 carri e un carico di 48 container diretto al molo VII, proveniente da Dunajska Streda, in Slovacchia. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, ha sottolineato l'importanza di «un altro importante progetto di ripristino di linee, che la storia ferroviaria di Trieste ci aveva lasciato e che Rfi ha attuato, per consentire l'esercizio di treni cargo di collegamento del sistema logistico del porto di Trieste, in particolare con l'interporto a Ferneti».



Nonostante il rallentamento dovuto all'emergenza CoViD-19, che ha colpito prima la Cina e ora l'Europa, il primo trimestre 2020 di Trieste Marine Terminal, il terminal container dello scalo giuliano, si è chiuso con un +1% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Dal terminal spiegano che le previsioni a breve termine sono ancora incerte e si possono prevedere fluttuazioni nelle prossime settimane e nei prossimi mesi: i primi giorni di aprile mostrano comunque una

Mose, Zincone contro i commissari «Il 12 novembre si poteva evitare»

Il Provveditore replica sulle consulenze: dati in malafede. Pellicani (Pd): accuse gravi

Alberto Zorzi

VENEZIA «Certamente se avessero eseguito i compiti loro attribuiti dal decreto di nomina (di oltre 5 anni or sono!), non ci saremmo trovati oggi con la città ancora indifesa, con la devastazione della grande acqua alta del 12 novembre scorso e con una produzione in caduta libera». Questa volta Cinzia Zincone, provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, mette da parte la diplomazia. Non le è proprio andata giù la relazione con cui la scorsa settimana i commissari del Consorzio Venezia Nuova spiegavano alla commissione Ambiente della Camera di aver tagliato di due terzi (3,7 milioni circa) le consulenze per il **Mose** rispetto al 2014 e spiegavano che si erano dovuti rivolgere ancora a esperti esterni a causa della mancanza di figure professionali interne e per rompere quella «commistione di ruoli» e quel «malaffare» che aveva portato anche alle inchieste della procura di Venezia. Parlavano poi di «faraonici progetti» della gestione precedente e dei tanti vizi e problemi dell' opera. E accusavano il Provveditorato di non aver vigilato abbastanza. «Non c' è nulla di più lontano dalla verità», taglia corto Zincone in un passaggio della contro-lettera inviata ieri alla stessa commissione, ma anche al supercommissario Elisabetta Spitz e al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Una dozzina di pagine in cui usa parole pesanti. «Questa circostanza è gravissima, perché indica la malafede dei commissari», scrive per esempio dopo aver spiegato che in una tabella sulle consulenze legali 2014 c' erano i compensi a un paio di avvocati dello studio Biagini, che in realtà erano già compresi nel conto totale dello studio. «Pochezza nella sostanza, vaghezza delle informazioni, scorrettezza nella costruzione», è il giudizio del Provveditore, che contesta il metodo usato: «Un' offesa a chi legge». La relazione di Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, di 29 pagine, si concludeva appunto con tabelle relative a tre aree: in quella tecnica si era passati da 2 milioni a 327 mila euro di costi, in quella legale da 2,1 milioni a 514 mila euro, in quella amministrativa da 1,4 milioni a 992 mila euro. Ma Zincone «boccia» i conteggi. «La scheda tecnica riporta anche il costo degli allora dirigenti», continua la lettera. Ma ce n' è anche per i nuovi consulenti dei commissari, accusati da un lato di essere stati inseriti in pianta stabile nel Consorzio, scalzando i dipendenti; dall' altro di non aver portato risultati (i commissari avevano parlato di risparmi per circa 50 milioni sui progetti) e di non avere nemmeno titoli particolari. Il consulente del lavoro Enzo De Fusco dovrebbe «ristrutturare» il Consorzio, ma «l' argomento, peraltro, non rientra nelle funzioni degli amministratori», sottolinea Zincone; quanto all' ingegner Sara Cristina Lovisari si parla di un «imbarazzante elogio», del fatto che il suo curriculum non avesse esperienze di gestione delle opere pubbliche e fosse solo legato a quello del commissario Ossola (con cui aveva lavorato allo Juventus Stadium). Dubbi anche su altre consulenze, per esempio sulla risonanza delle paratoie, sul jack-up, sulla porta della conca di navigazione. «Il Provveditorato non ne ha mai saputo nulla», conclude. «Rilievi molto gravi - sottolinea il deputato Pd Nicola Pellicani, che aveva richiesto il documento sulle consulenze del Cvn - Diventa perciò sempre più urgente un intervento diretto del ministro affinché faccia finalmente chiarezza sui cantieri del **Mose**, dato che continua a persistere una conflittualità interna ai rappresentanti dell' amministrazione pubblica che va risolta quanto prima».



«Sospetti e insulti, questo è il Cvn»

Il provveditore Cinzia Zincone scrive al Parlamento, all'Anac e alla Spitz: accuse di fuoco ai commissari per le consulenze «Clima da subito molto ostile, fino al punto di imporre a tutti di riferire persino le telefonate fatte con l'amministrazione»

RAFFAELLA VITTADELLO

LA GRANDE OPERA VENEZIA II Consorzio Venezia Nuova è un soggetto privato, gli amministratori straordinari possono nominare chiunque e pagarlo quanto vogliono. Ma quando affermano che non sono in grado di sostenere i costi della struttura e li vogliono imputare all' amministrazione ci si chiede se tali costi siano congrui. È uno scontro aperto, quello tra Provveditorato alle Opere pubbliche e Consorzio, senza esclusione di colpi, a proposito di un **Mose** che dovrebbe essere consegnato alla città tra un anno e mezzo e che invece sembra ancora lontano. PUNTO PER PUNTO Pungente e precisa la replica del Provveditore del Triveneto Cinzia Zincone alla relazione sulle consulenze consegnata dai commissari del Cvn alla Prefettura di Roma e indirizzata alla Commissione Ambiente della Camera. In essa vengono rintuzzate tutte le affermazioni contenute nel documento firmato dai due amministratori rimasti, Ossola e Fiengo. E si dipinge un clima di lavoro, tra i dipendenti del Cvn, che appena rasserenato dopo le inchieste giudiziarie è ripiombato nel sospetto al punto da imporre a tutti di riferire persino le telefonate con l' amministrazione. Nessuno sconto per le affermazioni contenute nella relazione, a partire dai citati importanti vizi, difetti d' opera e mal funzionamenti rispetto ai quali il Consorzio, in gestione commissariale, sta effettuando un decisivo esercizio di ripristino per l' esecuzione delle opere a regola d' arte. Frase che in termini di spesa pubblica puntualizza Zincone diventa rilevante, quindi occorre essere molto precisi e indicare uno per uno i vizi e, magari, anche le proposte per risolverli e quanti di questi vizi sono stati risolti facendo dunque un bilancio dei risultati raggiunti dai commissari. CONSULENZE E si arriva al merito delle consulenze di cui si sono avvalsi i commissari che sarebbero state plausibili per specifiche attività «non per l' andamento quotidiano, scalzando i dipendenti dalle loro funzioni». E quando gli amministratori si riferiscono alle «concause che avrebbero consentito il proliferare del malaffare del sistema **Mose** in particolare la commistione dei ruoli fra gli operatori di progettazione, di esecuzione e direzione lavori e di controllo sia interni al Cvn che esterni con progetti faraonici all' insegna dello spreco» Zincone replica che «il progettista originario Technital, (Alberto Scotti, ndr) firmatario dei cosiddetti faraonici progetti, è stato mantenuto quale unico e maggiore progettista di tutti gli interventi». Una stoccata è dedicata anche al curriculum dei consulenti, la cui solidità dovrebbe essere dimostrata e non lasciata all' arbitrio degli amministratori. Insomma, se gli amministratori avessero eseguito i compiti loro attribuiti dal decreto di nomina di 5 anni fa «non ci saremmo trovati oggi con la città ancora indifesa, con la devastazione della grande acqua alta del 12 novembre scorso, e con una produzione in caduta libera. E non si può non notare che i consulenti non sono certamente serviti, né hanno inciso nel fare strategie, nel progettare, nel produrre il piano di avviamento e manutenzione, né sui risultati di questi 5 anni». PRODUTTIVITÀ RIDOTTA Il riferimento è al fatto che da una media di produttività di circa 600 milioni di euro nel triennio 2012-2014 si è passati a poco più di 70 milioni di euro nel 2018. Ma se diminuisce il lavoro devono diminuire anche le consulenze. Invece no. E le prime bozze di bilancio per il 2019



Il Gazzettino

Venezia

indicano un saldo pesantemente negativo e il rischio di non poter pagare gli stipendi ai lavoratori. Secondo Zincone, infine, la relazione non precisa che da tempo il Consorzio copre interamente tutte le spese della commissariata Comar, cui sono affidati gli impianti, il cui direttore Alberto Borghi, ingegnere civile in pensione, è consulente nominato dagli amministratori. E poi via via ad analizzare e ricalibrare le singole voci, dall' incarico al Politecnico di Torino sul comportamento delle paratoie del **Mose** di cui al Provveditorato non è mai arrivato alcun documento, alla convenzione con l' Università di Napoli per la riparazione del jack up. Insomma una relazione che colpisce per la pochezza della sostanza e vaghezza delle informazioni. Con l' intento di fuorviare il destinatario, in quanto vengono riportati dati incompleti e vengono messi a confronto elementi incoerenti e scorretti. In conclusione, il raffronto non andava fatto con chi ha preceduto i commissari, ma l' effetto del loro operato e i risultati da loro conseguiti Sull' argomento si è schierato subito il deputato Nicola Pellicani, che invoca urgentemente un intervento diretto del Ministro per far chiarezza sui cantieri del **Mose** e per risolvere quanto prima la conflittualità interna ai rappresentanti dell' amministrazione pubblica. «Ho già avuto modo di fare le mie osservazioni alla relazione omissiva, incompleta e lacunosa, che ha evidenziato il fallimento di 5 anni di gestione commissariale. Rinnovo la richiesta di fare quanto prima un' audizione con il Prefetto di Roma, in Commissione Ambiente alla Camera: l' interesse generale è quello di chiudere al più presto i cantieri di un' opera già costata alla collettività 5,5 miliardi. Per chiudere i lavori è stato nominato anche un supercommissario, per cui non ci sono più alibi» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia e polemiche grande opera

Mose, colpo di spugna ai debiti delle imprese Stop ai lavori dell' Arsenal e in laguna

Proposta di "Atto aggiuntivo" inviata dalla Zincone. Al Consorzio solo la grande opera, il resto al Provveditorato 5493 milioni già stanziati E non è finita

Alberto Vitucci Un colpo di spugna su cause e contenziosi pendenti. E l'accantonamento di tutti gli interventi «non indispensabili alla messa in funzione delle paratoie del **Mose**». Molti dei quali già in corso, tolti al Consorzio dei commissari e affidati in futuro direttamente al Provveditorato. Una rivoluzione che potrebbe modificare lo scenario della salvaguardia lagunare, quella ipotizzata dal provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Che ha scritto una lettera dai toni ultimativi agli amministratori straordinari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dall' Anac e dal prefetto di Roma dopo lo scandalo. L' invito è quello di acconsentire a una modifica unilaterale della convenzione del 1991 con un «Atto aggiuntivo» Il settimo da allora, l' ultimo è stato sottoscritto con la lista degli interventi nel 2017. Sarebbero annullati con questo «atto transattivo» tutti i contenziosi in essere. E lo Stato si assumerebbe «gli oneri della manutenzione e dei ripristini dovuti a danni e incuria». Alle imprese debentrici per gli interventi sbagliati e spesso dai prezzi gonfiati finite sotto inchiesta non si chiederebbe più nulla. La motivazione, messa nero su bianco, è che si ritiene «aleatorio» il fatto che quei soldi possano essere restituiti. Tracciando una linea sui contenziosi, il **Mose** potrebbe andare avanti più spedito. La proposta di nuova convenzione prevede anche il passaggio al Provveditorato di una parte del personale del Consorzio e delle sue aziende Comar e Thetis, in totale circa 250 persone. Per la verità molti dipendenti del Consorzio lavorano già distaccati al Provveditorato. Una vicenda che aveva sollevato qualche anno fa una inchiesta penale da parte dell' ex giudice Felice Casson sui «conflitti di interessi» tra controllori e controllati. Ma il 31 dicembre del 2021 i lavori del **Mose** dovrebbero essere conclusi. Dunque il personale potrebbe passare allo Stato. Per farlo, il Provveditorato annuncia già da ora che dovrà avvalersi di un «consulente specializzato». Infine, i lavori. Al Consorzio rimarrebbe la conclusione del **Mose**, mentre la fase di avviamento sarebbe anche questa trasferita al Provveditorato, sotto il coordinamento della commissaria Sblocca cantieri Spitz. Via dalla concessione anche la serie di interventi già progettati e in parte affidati - molti sono cominciati - che riguardano l' Arsenal, il piano Europa e gli interventi per l' inserimento del **Mose** nell' ambiente lagunare, la morfologia. Lavori che le imprese «minori» del Consorzio stanno in parte già portando avanti. Bloccati dalla mancanza di liquidità, un problema più volte sollevato dagli amministratori del Cvn. Anche su questo fronte la proposta di nuovo Atto aggiuntivo sarebbe risolutiva. «E' questo l' unica possibilità», scrive Zincone nella proposta, «per rimodulare i finanziamenti di 5493 milioni di euro previsti nella convenzione». Come dire, senza questa firma i soldi non ci sono. Cifra che adesso pare sufficiente a coprire la conclusione dei lavori del **Mose**, dopo l' arrivo degli ultimi 221 milioni. Ma molti altri soldi sono disponibili per gli altri interventi. In totale erano circa 800 milioni di euro, di cui circa 400 derivanti dai minori interessi dovuti sui mutui europei. Altri 300 milioni riguardano l' avviamento dell' opera. Altri cento l' anno sono necessari per la manutenzione, ma questa è un' altra storia. La modifica della convenzione, che è un contratto



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

tra lo Stato e il suo concessionario, potrà essere firmata ed essere legittima solo con un accordo tra le parti. Che per il momento, nella nuova lotta tra poteri in corso, non sembra esserci. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i commissari cvn sotto attacco

Consulenze del Mose Zincone attacca «Relazione fuorviante»

Si riaccende la polemica sulle consulenze del **Mose**. La lunga relazione inviata dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova al prefetto di Roma ha suscitato la reazione del Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. «Pochezza della sostanza e vaghezza delle informazioni», accusa Zincone con una nota inviata all' Ansa, «29 pagine che hanno solo l' intento di fuorviare il destinatario. E infine un' accusa pesante. «Se i commissari si fossero concentrati sulle funzioni a loro attribuite non ci saremmo trovati con la città indifesa», continua, attaccando il ricorso alle consulenze «in presenza di una struttura consolidata e di comprovata esperienza come il Provveditorato». L' arrivo dei commissari, deciso dall' Autorità anticorruzione (Anac) e dal prefetto di Roma, avvenne all' indomani degli arresti per corruzione che coinvolsero nel 2014 i vertici del Magistrato alle Acque (attuale Provveditorato alle Opere pubbliche) e del Consorzio. «Abbiamo trovato una situazione disastrosa», scrivono i commissari nella relazione, «dal punto di vista della legalità e anche dal punto di vista tecnico, con opere non fatte a regola d' arte e guasti tecnici». «Necessario» dunque il ricorso a qualche consulenza, in particolare avvocati (per il commissario Fiengo) e tecnici esterni (commissario Ossola). Spese modeste, scrivono Fiengo e Ossola nel rapporto, rispetto alle grandi cifre spese negli anni precedenti. Per la consulenza legale lo studio dell' avvocato Biagini percepiva un milione e 300 mila euro l' anno, il direttore Hermes Redi 700 mila euro. Consulenze che riguardano anche l' ufficio della commissaria Elisabetta Spitz, che ha disposizione un milione di euro l' anno. Finora si avvale della collaborazione di personale che lavorava con lei all' Invimit, l' agenzia per la valorizzazione del patrimonio pubblico. Come Wilma Cappelli, Elena Nostro (avvocato), Anna Maria Giotta (architetto), Cinzia Spizzichino, Alberto Perini. --A.V.



Emergenza Covid, sempre garantito il collegamento tra Porto Psa di Genova e Basilea

Questo link storico per il trasporto intermodale permette ai clienti in Svizzera, Austria ed Europa Centrale di avere una connessione diretta con il porto di Genova

È sempre garantito il treno "Mittelmeerzug", prima connessione ferroviaria diretta tra il porto Psa di Genova e Basilea. Questo link storico per il trasporto intermodale permette ai clienti in Svizzera, Austria ed Europa Centrale di avere una connessione diretta con il porto di Genova. Per questi clienti, il "Mittelmeerzug" riduce il transito di almeno sette giorni, il tempo richiesto per raggiungere via mare i porti del Nord Europa, ed evita l'imprevedibilità dei collegamenti fluviali verso Sud. Il Mittelmeerzug continua a viaggiare anche durante l'emergenza Covid-19, nonostante il drammatico incidente ferroviario occorso la settimana scorsa sulla rete ferroviaria svizzera tra Basilea e Friburgo. Sono tre i viaggi di andata e ritorno a settimana. Si possono trasportare sia contenitori high-cube sia spedizioni con merce ADR. Il treno ha una lunghezza di 440 metri e una capacità di 1250 tonnellate. Il servizio parte da Psa Genova Pra' ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle 4.30 del mattino. Il pick up a Francoforte è possibile a partire dalle sette del mattino del giorno successivo alla partenza. Il check-in chiude 24 ore prima della partenza. Da Frenkendorf le partenze sono ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle 22.30, con chiusura check-in alle 15 e arrivo a Psa Genova Pra' alle 12.30 del giorno seguente.



Il treno PSA Mittelmeerzug sempre operativo

Garantisce la connessione tra Basilea e porto di Genova anche nell'emergenza sanitaria

Redazione

GENOVA Il treno PSA Mittelmeerzug continua a garantire la connessione ferroviaria diretta tra Basilea ed il porto di Genova anche in questi giorni difficili per l'emergenza sanitaria ed il recente incidente sulla rete ferroviaria svizzera tra Basilea e Friburgo. La prima connessione ferroviaria diretta tra Genova e Basilea, con il treno Mittelmeerzug' (MMZ) è stata inaugurata da PSA alla fine del 2018. Questo collegamento storico per il trasporto intermodale permette agli operatori in Svizzera, Austria ed Europa Centrale di avere una connessione diretta con il porto di Genova. Per questi caricatori, Il Mittelmeerzug' riduce il transito di almeno sette giorni il tempo richiesto per raggiungere via mare i porti del Nord Europa- ed evita l'imprevedibilità dei collegamenti fluviali verso sud. In questi giorni, malgrado le difficoltà legate al Covid-19, i porti del sud Europa continuano a essere operativi e anche il PSA Mittelmeerzug', che connette l'Europa Centrale con Genova, continua a viaggiare, nonostante il drammatico incidente ferroviario occorso la settimana scorsa sulla rete ferroviaria svizzera tra Basilea e Friburgo. Il treno Mittelmeerzug' da Genova a Basilea fa tre viaggi di andata e ritorno a settimana e permette di trasportare sia contenitori high-cube che spedizioni con merce ADR. Il treno ha una lunghezza di 440 metri e una capacità di 1250 tonnellate. Il servizio parte da PSA Genova Pra' ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle 04:30 del mattino. Il pick up a Francoforte è possibile a partire dalle sette del mattino del giorno successivo alla partenza. Il check-in chiude 24 ore prima della partenza. Da Frenkendorf le partenze sono ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle 22:30, con chiusura check-in alle 15 e arrivo a PSA Genova Pra' alle 12:30 del giorno seguente.



Gti chiede sburocratizzazione e maggiore efficienza ai terminal container

Genova Trasporti Intermodali, una delle società di autotrasporto container più attive nel capoluogo ligure, in una lettera indirizzata ai lavoratori e ai sindacati, si schiera al fianco di Auta Marocchi e di quelle aziende che si dicono 'non interessate alle iniziative di coloro che vorrebbero la deregolamentazione dell'intero settore dell'autotrasporto, ma solo a quelle che ne migliorano l'efficienza'. Nella missiva firmata dal titolare Paolo Coluccini si legge che 'l'autotrasporto già da anni soffre un'importante flessione del lavoro che, insieme all'aumento delle disuguaglianze fiscali che stanno generando i regolamenti Europei all'interno degli stati membri, sta mettendo a dura prova le aziende italiane e i loro dipendenti. In particolare il settore del trasporto container è in ginocchio a causa dell'allungamento dei tempi di attesa nei vari terminal, che già in passato era insostenibile e che oggi è molto più accentuato per via delle giuste restrizioni che i vari Dpcm emanati dal Governo hanno imposto. Pensare di risolvere i problemi e le inefficienze dell'autotrasporto e dei trasportatori, proponendo di allungare le ore di guida giornaliere e settimanali, con relativa riduzione delle ore di riposo giornaliere e settimanali, modificando la normativa CE 561/06 e deregolamentando il D.lgs. 81/2008 ha sicuramente delle finalità diverse da quelle che può immaginare la Genova Trasporti Intermodali'. Gti sottolinea che oggi per gli autisti bere un semplice caffè, mentre eseguono le normali pause per un corretto recupero psicofisico, o mangiare un panino e accedere ai bagni è praticamente impossibile. Gli autisti vengono spesso guardati con pregiudizio, poiché si spostano da un luogo all'altro dell'Italia e dell'Europa e pertanto sono visti come possibili portatori di eventuali contagi. Il numero uno di Gti Trasporti aggiunge: 'È necessario trovare soluzioni diverse, per far sì che le aziende di autotrasporto possano sopravvivere e che le stesse possano garantire salari adeguati ai propri dipendenti, con delle regole sulle tariffe chiare e inderogabili, così che le aziende sane, quelle che rispettano il Ccnl e hanno accordi con le organizzazioni sindacali per il pagamento degli straordinari e delle trasferte, non siano fuori mercato, a beneficio di quelle società, che non rispettano le regole e non rispettano i propri dipendenti, regalando tariffe a basso costo ai committenti'. In conclusione Coluccini, ribadendo la loro contrarietà a derogare le normative sulle ore di guida e di riposo del personale viaggiante, chiede invece con forza 'di snellire le pratiche burocratiche, che generano dei tempi morti, ponendo davanti a tutto la salute e la sicurezza degli autisti, che può avvenire in un solo modo, ricevendo una giusta tariffa per il viaggio sia in andata che in ritorno'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Shipping Italy logo and navigation menu: NAVI, PORTI, SPEDIZIONI, CAMBIO, INTERVISTE, POLITICA ASSOCIAZIONI, PIRE.

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Stefano Capasso - Direttore Responsabile

10/04/2020

Gti chiede sburocratizzazione e maggiore efficienza ai terminal container

Genova Trasporti Intermodali, una delle società di autotrasporto container più attive nel capoluogo ligure, in una lettera indirizzata ai lavoratori e ai sindacati, si schiera al fianco di Auta Marocchi e di quelle aziende che si dicono 'non interessate alle iniziative di coloro che vorrebbero la deregolamentazione dell'intero settore dell'autotrasporto, ma solo a quelle che ne migliorano l'efficienza'. Nella missiva firmata dal titolare Paolo Coluccini si legge che 'l'autotrasporto già da anni soffre un'importante flessione del lavoro che, insieme all'aumento delle disuguaglianze fiscali che stanno generando i regolamenti Europei all'interno degli stati membri, sta mettendo a dura prova le aziende italiane e i loro dipendenti. In particolare il settore del trasporto container è in ginocchio a causa dell'allungamento dei tempi di attesa nei vari terminal, che già in passato era insostenibile e che oggi è molto più accentuato per via delle giuste restrizioni che i vari Dpcm emanati dal Governo hanno imposto. Pensare di risolvere i problemi e le inefficienze dell'autotrasporto e dei trasportatori, proponendo di allungare le ore di guida giornaliere e settimanali, con relativa riduzione delle ore di riposo giornaliere e settimanali, modificando la normativa CE 561/06 e deregolamentando il D.lgs. 81/2008 ha sicuramente delle finalità diverse da quelle che può immaginare la Genova Trasporti Intermodali'. Gti sottolinea che oggi per gli autisti bere un semplice caffè, mentre eseguono le normali pause per un corretto recupero psicofisico, o mangiare un panino e accedere ai bagni è praticamente impossibile. Gli autisti vengono spesso guardati con pregiudizio, poiché si spostano da un luogo all'altro dell'Italia e dell'Europa e pertanto sono visti come possibili portatori di eventuali contagi. Il numero uno di Gti Trasporti aggiunge: 'È necessario trovare soluzioni diverse, per far sì che le aziende di autotrasporto possano sopravvivere e che le stesse possano garantire salari adeguati ai propri dipendenti, con delle regole sulle tariffe chiare e inderogabili, così che le aziende sane, quelle che rispettano il Ccnl e hanno accordi con le organizzazioni sindacali per il pagamento degli straordinari e delle trasferte, non siano fuori mercato, a beneficio di quelle società, che non rispettano le regole e non rispettano i propri dipendenti, regalando tariffe a basso costo ai committenti'. In conclusione Coluccini, ribadendo la loro contrarietà a derogare le normative sulle ore di guida e di riposo del personale viaggiante, chiede invece con forza 'di snellire le pratiche burocratiche, che generano dei tempi morti, ponendo davanti a tutto la salute e la sicurezza degli autisti, che può avvenire in un solo modo, ricevendo una giusta tariffa per il viaggio sia in andata che in ritorno'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Logos: SMET (Sustainable Maritime partner), ASSARMATORI

Dopo la Pacifica è arrivata Mediterranea

Costa fa il bis, due navi in porto Prua alla città, fumaioli al mare

Sosta breve fino a Pasquetta della nuova arrivata che poi farà rotta per Brindisi L'ok della Sanità Marittima

Lo skyline è quello dei momenti-top, quando le navi da crociera scaricavano migliaia di turistici. Ora le due unità della compagnia Costa affiancate al molo Garibaldi sono l'espressione degli effetti dell'emergenza-Codiv sul comparto: crociere in freezer. Ieri mattina, proveniente da Napoli, l'arrivo di Costa Mediterranea, con a bordo 772 membri dell'equipaggio, esenti da problematiche sanitarie, come accertato dalla Sanità Marittima. La nave ha ormeggiato alle spalle di Costa Pacifica, con prua alla città e fumaioli, provvisti dei filtri extraperformanti, più distanti da essa. Un ordine formalizzato dal comandante della Capitaneria di **porto** Giovanni Stella per diminuire gli effetti inquinanti che si salda anche alla prescrizione sull'uso dei generatori: al minimo indispensabile. Come da programmazione, in attuazione dei decreti interministeriali del 29 marzo e del 3 aprile (Trasporti e Salute), oggi dalla Mediterranea sbarcheranno alcuni membri dell'equipaggio, tra cui una trentina di cittadini italiani ed altri cittadini comunitari. L'unità accoglierà poi a bordo parte dell'equipaggio oggi presente sulla Pacifica, che manterrà quindi a bordo 222 persone. Mediterranea riprenderà il mare a Pasquetta, facendo rotta per Brindisi dove si sono rivelati più facili i rimpatri del personale extracomunitario. Corrado Ricci.



Coronavirus, nave Mediterranea in porto alla Spezia fino al 12 aprile

LA SPEZIA - E' arrivata nella mattinata di venerdì 10 aprile nel **porto** della Spezia Costa Mediterranea, che rimarrà attraccata accanto a Costa Pacifica almeno fino al 12 aprile. Su Pacifica si trovano attualmente 950 membri dell'equipaggio, mentre su Mediterranea 750. Ci sarà uno 'scambio' di personale di modo che su Mediterranea verranno concentrate persone originarie del Far East: la nave infatti dopo una nuova sosta a Brindisi per una operazione simile punterà la prua verso l' Estremo Oriente riaccompanando a casa i membri dell' equipaggio bloccati all' estero per il blocco dei voli aerei. Mediterranea è stata fatta attraccare verso la testata del molo Garibaldi, per evitare che il fumaiolo possa essere rivolto verso la città. Pacifica invece continuerà a rimanere nel **porto** della Spezia fino alla fine dell' emergenza. Le crociere Costa e Msc sono state sospese sino al 30 maggio. Il terminal spezzino, con i dipendenti in cassa integrazione, si sta occupando delle logistiche per far arrivare a bordo pezzi di ricambio e rifornimenti.

Approfondimenti Effetto Coronavirus, il Salone Nautico di Genova rinviato di un mese Stelle nello Sport lancia il Video Contest Lo Sport ai tempi del Coronavirus Coronavirus, in Liguria piano di aiuti per inquilini case popolari in difficoltà Coronavirus, dall' entroterra genovese 50 torte fatte in casa donate al Villa Scassi Coronavirus, la pesca non si ferma: per Pasqua acciughe fresche del Mar Ligure Video Coronavirus, al San Martino terapia intensiva sotto pressione ma meno accessi al pronto soccorso Coronavirus, Carena (Federmoda): "Quest' anno -60% di fatturato, molti non riaprono" Coronavirus, una genovese dalla Germania: "Qui restrizioni meno severe, Merkel solidale" Coronavirus, ecco quali mascherine si possono sanificare e riutilizzare Commenti

The screenshot shows the website layout for the article. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'SERVIZIO', 'LA SPEZIA', 'IMPERIA', 'GENOVA', 'LIGNONARA', 'ARIGNANO', 'PORTO', 'MILANO', 'NEDER', and 'CANTU'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Rimarrà attraccata accanto a Costa Pacifica Coronavirus, nave Mediterranea in porto alla Spezia fino al 12 aprile'. The article text is partially visible, starting with 'LA SPEZIA - E' arrivata nella mattinata di venerdì 10 aprile nel porto della Spezia Costa Mediterranea...'. There are also social media sharing icons and a 'Video' section with thumbnails for related content.

Citta della Spezia

La Spezia

Costa Mediterranea in porto, parte dell'equipaggio sarà trasferito

La Spezia - La Spezia è solo un' altra tappa della lunga navigazione di Costa Mediterranea, arrivata stamattina nel golfo e attraccata da qualche ora a Molo Garibaldi. L' unità della compagnia ligure arriva da Napoli, dove è rimasta per un paio di giorni dopo aver lasciato a metà marzo le isole Mauritius. Dei 780 uomini e donne dell' equipaggio, circa 120 sono sbarcati proprio in Campania dopo accurati controlli sanitari. Alla Spezia, alcune decine saranno invece traslocati sulla Costa Pacifica, in **porto** da due settimane a sua volta con solo parte dei marittimi a bordo. Mediterranea lascerà la città la prossima settimana. Costa Crociere ha confermato lo stop a tutti i suoi viaggi fino al 30 maggio



Citta della Spezia

La Spezia

Cenerini rassicura: "Il cavalcavia di Viale San Bartolomeo è sicuro"

La Spezia - "Dopo l' inammissibile crollo annunciato del ponte di Albiano, mi sono arrivate numerose segnalazioni sulla crepa che attraversa il cavalcavia di Viale San Bartolomeo ubicato all' altezza dell' **Autorità Portuale**. Ho subito sentito il sindaco Pierluigi Peracchini e l' assessore Luca Piaggi, che mi hanno confermato che la situazione è monitorata e che è stato controllato più volte da specialisti. Comunque ho voluto fare una verifica di persona e ieri mi sono recato a vedere la situazione, ovviamente non ho titoli e non è il mio mestiere, ma quello che ho potuto constatare è che a fronte di una preoccupante crepa che attraversa il manto stradale, che è molto evidente nelle foto che ho fatto, recandomi a controllare sotto ho visto chiaramente che proprio in quel punto si congiungono due pezzi separati del cavalcavia, sostenuti saldamente da una colonna. La crepa c' è perché proprio in quel punto c' è l' unione dei due pezzi di ponte e ovviamente con i carichi e le vibrazioni, anche riasfaltando è facile che dopo poco si sia nella stessa situazione. Ho potuto fare una verifica sotto soltanto dal lato monte, perché dall' altra parte non è possibile accedere. Volevo tranquillizzare le migliaia di utenti, me compreso ovviamente, che fruiscono quotidianamente della struttura". Fabio Cenerini Capogruppo FORZA ITALIA



Citta della Spezia

La Spezia

Pd: "Pedaggio gratuito e investimenti"

La Spezia - Riceviamo da Federazione regionale ligure, Federazione spezzina e gruppo consiliare regionale del Partito democratico Oggi la Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporto Paola De Micheli ha indicato il Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi come Commissario per la Ricostruzione del Ponte di Aulla con "il compito di assicurare il progetto e la ricostruzione del nuovo ponte in tempi brevi e in sicurezza". Contestualmente la stessa Ministro ha incaricato il Sottosegretario Roberto Traversi di "coordinare il tavolo sulla viabilità alternativa dopo il crollo del Ponte sul fiume Magra, lungo la ex Strada Provinciale 70 ora Strada Statale 330, tra le province di Massa Carrara e della Spezia. Il tavolo, al quale partecipano i rappresentanti di tutte le istituzioni del territorio, è chiamato ad individuare con rapidità le soluzioni viabilistiche più adeguate per garantire la piena accessibilità dell' area con la definizione dei percorsi alternativi". A queste due figure, scelte con tempestività, andranno sottoposte tutte le criticità dell' oggi e del domani che il Partito Democratico della Spezia e della Liguria hanno indicato e che riportiamo. Occorrono risposte urgenti sul piano degli interventi

non più differibili per mettere il **sistema** infrastrutturale dell' area spezzina in condizioni di affrontare la ripresa senza ulteriori penalizzazioni. Le prime misure da affrontare riguardano: - sino a che non sarà ripristinata una viabilità decente, la sospensione del regime tariffario sulla rete autostradale, per le imprese del territorio ricomprendente le due province su cui insistono i due porti dell' **autorità** di **sistema**, La Spezia e Carrara; - l' avvio più rapido possibile degli investimenti necessari a dare soluzione definitiva alla viabilità che connette l' estremo lembo della provincia della Spezia con il confinante territorio toscano; - lo stanziamento dei finanziamenti e la redazione dei progetti necessari alla realizzazione di un lotto di completamento, che connetta direttamente il nuovo ponte alla rete autostradale. Non c' è più tempo da perdere: l' area territoriale di cui parliamo svolge un ruolo fondamentale in relazione a un porto strategico come quello della Spezia e ospita uno dei poli retroportuali più importanti per il Paese e la viabilità interna ad essa assume una funzione non contenibile nelle sole esigenze di spostamento locali. Richiede, invece, di essere assunta al livello delle decisioni nazionali e regionali. Le soluzioni non sono certo tutte immediate, ma vanno assolutamente collocate nel contesto delle misure per la ripresa che si prevedranno nei prossimi provvedimenti del Governo: - occorre assolutamente potenziare il trasporto ferroviario regionale e locale, adeguando le aree di stazione e riorganizzando il trasporto autobus come vettore di adduzione al **sistema** ferroviario, investendo su mezzi ecocompatibili, contemperando le esigenze dei pendolari con quelle dei flussi turistici; - occorre riprendere e rapidamente riattivare la realizzazione della nuova ferrovia "Pontremolese", infrastruttura ferroviaria indispensabile per trasferire su ferro quote significative del traffico pesante, al fine di aumentare la sicurezza stradale, contenere l' inquinamento atmosferico, limitare l' usura delle infrastrutture stradali. Segreteria Partito Democratico Liguria Gruppo Consiliare Partito Democratico Regione Liguria Federazione Partito Democratico La Spezia



Il Tirreno

Livorno

per la prima volta niente iniziative pubbliche i messaggi delle autorità

Moby, non c'è il corteo ma la memoria sì Livorno non ha dimenticato i 140 morti

Le magliette rosse ai balconi e nei post, la diretta streaming dal Comune vuoto, le rose gettate nelle acque del Porto Mediceo
Mattarella: un dovere per le istituzioni chiedere la verità

Mauro Zucchelli / **Livorno** Non può esserci nessuno ad accompagnare Loris Rispoli, figura-simbolo della battaglia dei familiari dei 140 morti nel rogo del Moby Prince. Nessuno, eppure ci siamo tutti. Lo dicono le magliette rosse di #iosono141: eccole che si affacciano in San Jacopo, in Borgo Cappuccini e in via delle Sorgenti, a Ardenza e sul lungomare ma anche nei post che sventolano via social da cento terrazzi, anche in Grecia e Val d' Aosta. Lo dice il picchetto dei volontari della Pubblica Assistenza che davanti alla sede di via San Giovanni offrono rose a Loris perché le getti nelle acque del **Porto Mediceo** (insieme alla presidente Svs Marida Bolognesi). Lo dice il sindaco Luca Salvetti che lo accompagna: con la fascia tricolore degli impegni istituzionali e, senza accorgersene, e sulla spalla sinistra appoggiata come fosse l' altra tracolla, quella del cuore, la maglietta rossa ormai simbolo di questa battaglia per non dimenticare una "strage senza colpevoli né condannati". Niente corteo ma sulla faccia dei due palazzi delle istituzioni campeggia ora un doppio striscione: "**Livorno** non dimentica" (Comune) e "Io sono 141" (Provincia). Il coronavirus ci sta strappando anche la possibilità di ricordare i morti: niente funerali a quelli di adesso, niente corteo per l' anniversario numero 29 della «più grande sciagura della marineria mercantile italiana in tempo di pace». Vuota l' aula consiliare di Palazzo Civico, solo Rispoli è presente mentre in streaming il sindaco ripesca dall' album della sua vita precedente, quella di cronista, le immagini della notte del 10 aprile '91 «attraversando con il rimorchiatore quel mare di fuoco intorno all' Agip Abruzzo, l' angoscia nel vedere sfilare nel silenzio assoluto, davanti ai miei occhi, il traghetto nello specchio d' acqua a sud di **Livorno** e nell' osservare al mattino il relitto ricondotto in **porto**, infine la disperazione generale nel momento del recupero dei corpi da restituire alle famiglie». L' oggi è dato dal fatto che comunque, anche nell' aula vuota, «idealmente ci siete tutti: ci siete con la mente, ci siete con il cuore», scandisce Salvetti. Non è solo una mozione degli affetti, è un impegno politico: anche in un periodo così complicato - sottolinea - c' è «il dovere e la voglia di mantenere i propri legami forti, quelli della memoria e del ricordo di tutti quegli eventi che hanno segnato la propria storia». In effetti sulle bacheche social si rincorrono i messaggi. Per dirne una: dell' ex vicesindaca Stella Sorgente («è un momento difficile e strano, ma voglio abbracciare virtualmente Loris e tutti i parenti delle vittime che in tutti questi anni non si sono mai arresi, continuando a chiedere verità e giustizia»). Per dirne un altro: del leader nazionale di Sinistra Italiana Nicola Fratoianni («Rispoli non sarà solo oggi al **porto** di **Livorno**, al suo fianco ci saranno tutti gli italiani che attendono ed esigono verità e giustizia»). E ancora: la leader regionale M5s Irene Galletti («non è più una strage avvolta nella nebbia: sappiamo buona parte della verità, quel che ci manca ora è avere giustizia»). Ad accompagnare Salvetti e Rispoli c' è Francesco Gazzetti in rappresentanza del consiglio regionale e del suo presidente Eugenio Gianì. E' proprio quest' ultimo che ieri mattina è andato a deporre un mazzo di fiori - spiega Gianì - «davanti all' Armadio della memoria, nella Biblioteca della Regione»: lì sono «consultabili i documenti che riguardano la strage del Moby, ma anche quelli della Costa Concordia e della strage di Viareggio: sono molti i punti che rimangono oscuri su quella vicenda». Le rose laggiù nelle acque del **Porto Mediceo** vogliono restare a galla. Rispoli e





Il Tirreno

Livorno

appena dato voce a una interminabile geografia del dolore che percorre ogni cantonata d' Italia: da Ozieri a Campi Bisenzio, da Ercolano a Reggio Emilia, da Pont St. Martin a Livorno, da San Benedetto del Tronto a Terricciola. Da «Abbatista Giovanni, Molfetta, anni 45» a «Vitiello Ciro, Torre del Greco, anni 31». Col minuto di raccoglimento che qui è contrassegnato dall' urlo delle sirene delle ambulanze. Rispoli si limita a poche parole: soprattutto ringraziamenti (alla Svs, alla fotografa Laura Lezza, alle istituzioni...). Ma con una doppia sottolineatura. L' una l' aveva spesa con i cronisti: «Ho mostrato i reperti che la Polmare mi ha restituito: di una scatola-promo è rimasta perfino la carta, segno che sul Moby il fuoco non ha distrutto tutto». L' altra prende di mira le responsabilità: «Sto parlando dell' armatore del traghetto e sto parlando della Capitaneria: non del marinaio che stava al microfono ed è finito nei guai, bensì dei vertici che avrebbero dovuto coordinare i soccorsi e non l' hanno fatto». --

Porto, tutti dati con il segno meno

I traffici sono in frenata per l'emergenza sanitaria

LIVORNO Flessione del traffico contenitori del 7-8%, icrollo del traffico crocieristico (-60,6%) e dei traghetti (-30%). Sono questi i principali effetti del Coronavirus sui traffici del porto con riferimento al primo trimestre dell'anno. I dati, ancora provvisori, sono stati diffusi dall' **Autorità portuale** nel suo primo report. Tra gennaio e marzo sono stati movimentati 185.137 container (inclusi i trasbordi), oltre 15mila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sul fronte dei passeggeri, sono passati dalle banchine del porto 18.459 crocieristi, 28 mila in meno rispetto al Q1 del 2019. Rispetto allo scorso anno sono arrivate 15 navi in meno. Sono 139.739 passeggeri, 55.440 in meno rispetto a Q1 2019. Risultati in calo per tutte le tipologie di navi, con l'unica eccezione per quelle che trasportano forestali.

COVID-19, cinque nuovi casi. Sette decessi, due nelle ultime ore. I numeri nella nostra provincia

Computer agli studenti dell'Ii. Ne sono stati consegnati 47

Il dono di Unipret. Pacchi alimentari a Sarnese in difficoltà

Tubercolosi con specialisti. A regime il sistema voluto dalla Regione

La parolone può essere rivivita anche dai carabinieri

Porto, tutti dati con il segno meno

Mascherine, presidi per il ritiro



Coronavirus:porto Livorno,crollo netto per crociere e passeggeri

Authority anticipa dati I trimestre 2020

Crollo netto del traffico crocieristico (-60,6%) e dei traghetti (-30%) nel porto di Livorno: sono questi i dati, ancora provvisori, diffusi oggi dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che fotografano i primi effetti dell' emergenza Coronavirus sul porto di Livorno con riferimento al primo trimestre dell' anno. Sul fronte delle crociere, nei primi tre mesi dell' anno sono passati dalle banchine del principale porto toscano 18.459 crocieristi, cioè 28.000 in meno rispetto al 2019 con 15 navi in meno. L' andamento mensile, per le navi da crociera, evidenzia ovviamente il crollo registrato a partire dal mese di marzo con l' annullamento di tutti gli scali che erano previsti (8). La situazione, spiegano dall' Autorità di sistema, non potrà che peggiorare tenuto conto che per il mese di aprile le crociere cancellate saranno 29. Sul fronte dei passeggeri imbarcati-sbarcati su traghetti e navi ro-pax, i dati mostrano invece una flessione determinata esclusivamente dalla contrazione del traffico passeggeri del mese di marzo a seguito della sospensione dei collegamenti marittimi da e per la Sardegna e la Sicilia. Il primo bimestre si era infatti chiuso in positivo con una crescita dell' 1% rispetto a quanto rilevato nel 2019. Complessivamente sono 139.739 passeggeri, 55.440 in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.(ANSA).



Container in flessione nel trimestre a Livorno

Crollano oltre ai teu anche le crociere (-60,6%) e traghetti (-30%)

Redazione

LIVORNO -Container in flessione nell'ordine del 7-8%, crollo del traffico crocieristico (-60,6%) e dei traghetti (-30%). Sono questi i principali effetti del Coronavirus sui traffici del porto di Livorno con riferimento al primo trimestre dell'anno. I dati, ancora provvisori, sono stati diffusi dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale nel suo primo report sull'andamento dei traffici riferito per ora solo allo scalo labronico. Tra Gennaio e Marzo sono stati movimentati 185.137 container (inclusi i trasbordi), oltre 15mila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sul fronte dei passeggeri, nei primi tre mesi dell'anno sono passati dalle banchine del porto 18.459 crocieristi, 28 mila in meno rispetto al primo trimestre del 2019. Rispetto allo scorso anno sono arrivate 15 navi in meno. Sul fronte dei passeggeri imbarcati/sbarcati su traghetti e navi ro/pax, i dati relativi al primo trimestre, seppur ancora provvisori, evidenziano invece una flessione determinata esclusivamente dalla contrazione del traffico pax del mese di Marzo a seguito della sospensione dei collegamenti marittimi passeggeri da/per la Sardegna e da/per la Sicilia. Il primo bimestre si era infatti chiuso in positivo con una crescita dell'1% rispetto a quanto rilevato nel 2019. Complessivamente sono 139.739 passeggeri, 55.440 in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Risultati in calo per tutte le tipologie di navi ormeggiate, con l'unica eccezione per quelle che trasportano prodotti forestali. La flessione complessiva dello scalo, in termini di attracchi, è stata del 12,7% con 1.476 navi arrivate ed ormeggiate contro le n. 1.691 del 2019. Il settore più penalizzato ovviamente risulta essere quello legato al traffico passeggeri (traghetti e crociere) a seguito ovviamente della sospensione del trasporto marittimo disposta con decreto dal Mit e dal ministero della Salute da/per la Sardegna (14.03), da/per la Sicilia (16.03) nonché delle navi da crociera (19.03). L'andamento mensile, per le navi da crociera, evidenzia ovviamente il crollo registrato a partire dal mese di Marzo con l'annullamento di tutte gli scali che erano previsti (n.8). La situazione non potrà che peggiorare tenuto conto che per il mese di Aprile le crociere cancellate saranno n. 29. Per il settore rotabile attualmente non si registrano flessioni significative tanto che al termine del trimestre il calo degli scali è stato del 4,3%. Per le fullcontainer, gli scali nel primo trimestre 2020 sono complessivamente diminuiti del 15%, passando dai n.204 attracchi del 2019 ai n.174 del 2020. Per le navi portarinfuse, il calo è stato rispettivamente del 19% per quelle liquide e del 21,6% per quelle solide, mentre, come già evidenziato, le navi destinate al trasporto di prodotti forestali costituiscono l'unica tipologia di naviglio in controtendenza che ha fatto registrare un aumento degli scali. Nel primo trimestre 2020 gli attracchi sono stati n.41 contro i n.35 del 2019 facendo segnare una progressione del 17%.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARIITIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Container in flessione nel trimestre a Livorno' with a sub-headline 'Crollano oltre ai teu anche le crociere (-60,6%) e traghetti (-30%)'. Below the headline is a photo of a port terminal with yellow cranes. To the right, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Apertura dei magazzini delle imprese' and 'Buccinori: una piaga di carenze infrastrutturali'.

Calano passeggeri e container mentre reggono i rotabili a Livorno

Una flessione del traffico contenitori nell'ordine del 7-8%, il crollo del traffico crocieristico (-60,6%) e dei traghetti (-30%). Sono questi i principali effetti del Coronavirus sui traffici del porto di Livorno con riferimento al primo trimestre dell'anno. I dati, ancora provvisori, sono stati diffusi dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nel suo primo report sull'andamento dei traffici riferito per ora solo allo scalo labronico. Tra gennaio e marzo sono stati movimentati 185.137 container Teu (inclusi i trasbordi), oltre 15mila in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Sul fronte dei passeggeri, nei primi tre mesi dell'anno sono passati dalle banchine del porto 18.459 crocieristi, 28 mila in meno rispetto al primo trimestre del 2019. Rispetto allo scorso anno sono arrivate 15 navi in meno. Sul fronte dei passeggeri imbarcati/sbarcati su traghetti e navi ro/pax, i dati relativi al I trimestre, seppur ancora provvisori, evidenziano invece una flessione determinata esclusivamente dalla contrazione del traffico del mese di marzo a seguito della sospensione dei collegamenti marittimi passeggeri da/per la Sardegna e da/per la Sicilia. Il primo bimestre si era infatti chiuso in positivo

con una crescita dell'1% rispetto a quanto rilevato nel 2019. Complessivamente sono 139.739 passeggeri, 55.440 in meno rispetto al primo trimestre 2019. Risultati in calo sono stati registrati per tutte le tipologie di navi ormeggiate, con l'unica eccezione per quelle che trasportano prodotti forestali. La flessione complessiva dello scalo, in termini di attracchi, è stata del 12,7% con 1.476 navi arrivate e ormeggiate contro le 1.691 del 2019. Il settore più penalizzato ovviamente risulta essere quello legato al traffico passeggeri (traghetti e crociere) a seguito ovviamente della sospensione del trasporto marittimo disposta con decreto dal MIT e dal Ministero della Salute. L'andamento mensile, per le navi da crociera, evidenzia ovviamente il crollo registrato a partire dal mese di marzo con l'annullamento di tutti gli scali che erano previsti (8). La situazione non potrà che peggiorare tenuto conto che per il mese di aprile le crociere cancellate saranno 29. Per il mercato dei rotabili attualmente non si registrano flessioni significative tanto che al termine del trimestre il calo degli scali è stato del 4,3%. Per le fullcontainer, gli scali nel primo trimestre 2020 sono complessivamente diminuiti del 15%, passando dai 204 attracchi del 2019 ai 174 del 2020. Per le navi portarinfuse, il calo è stato rispettivamente del 19% per quelle liquide e del 21,6% per quelle solide, mentre, come già evidenziato, le navi destinate al trasporto di prodotti forestali costituiscono l'unica tipologia di naviglio in controtendenza che ha fatto registrare un aumento degli scali. Nel I trimestre 2020 gli attracchi sono stati n.41 contro i n.35 del 2019 facendo segnare una progressione del 17%.



Porti: Livorno, dal ministero 1,5 mln per opere prioritarie

E' prima tranche di 3 mln destinati a Autorità di sistema

(ANSA) - LIVORNO, 10 APR - Il ministero delle Infrastrutture ha disposto il versamento del 50% dei circa tre milioni di euro, quindi 1,5 milioni, destinati al **Sistema del mar Tirreno Settentrionale** per finanziare i progetti di opere prioritarie. Lo spiega l'**Autorità di sistema**, aggiungendo che la dotazione dell'Authority del **mar Tirreno settentrionale** segue per importo quelle assegnate all'**Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale** e quella del **mar Tirreno centrale**. A Livorno verranno destinati finanziamenti per la progettazione di fattibilità relativa al nuovo ponte mobile sul canale scolmatore dell' Arno, alla trasformazione operativa della calata Orlando e calata Carrara ai fini della realizzazione della nuova stazione marittima, e alla riorganizzazione della viabilità **portuale** di cintura (con la separazione delle correnti di traffico, la razionalizzazione e ottimizzazione del circuito doganale, la costruzione di un unico varco **portuale** di tipo autostradale e l' accesso alla Darsena Europa). Altre risorse verranno infine usate per il progetto del piano del ferro nei porti del **Sistema**. Per quanto riguarda Piombino, una parte delle risorse verrà riservata ai nuovi banchinamenti antistanti le vasche di colmata e i relativi piazzali, al completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto e alla Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e lo scalo. "Finalmente - ha detto il presidente dell' Adsp Stefano Corsini - si mette in moto il meccanismo per il finanziamento della progettazione introdotto con il nuovo codice appalti del 2016 e l' **Autorità** ha fatto un ottimo lavoro di proposta, aggiudicandosi una cospicua dote finanziaria". (ANSA).



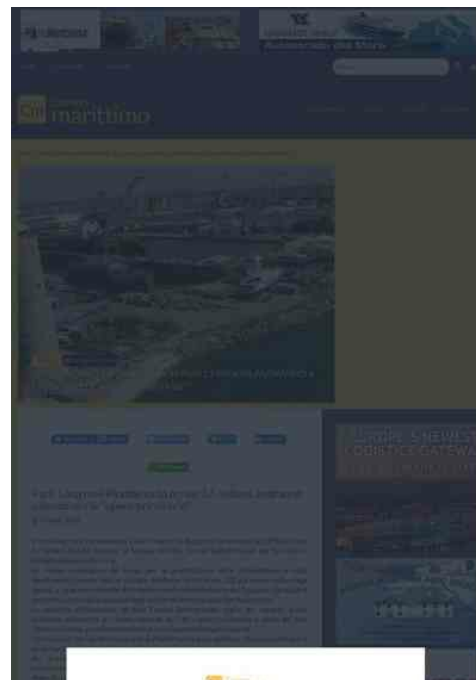
Corriere Marittimo

Livorno

Porti Livorno e Piombino: In arrivo 1,5 milioni, andranno a finanziare le "opere prioritarie"

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto il versamento del 50% dei circa tre milioni di euro destinati al **Sistema** del **Mar** Tirreno Settentrionale per finanziare i progetti di opere prioritarie. Le risorse provengono dal fondo per la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all' art. 202 del nuovo codice degli appalti, e sono state ripartite dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti sulla base di un' attenta analisi delle proposte degli interventi avanzate dalle Port Authorities. La dotazione dell' Authority del **Mar** Tirreno Settentrionale segue, per importo, quelle assegnate all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale** e quella del **Mar** Tirreno Centrale, promotori entrambi di due importanti progetti speciali. Gli interventi più significativi avviati dall' AdSP cui saranno destinati i finanziamenti per la progettazione sono molteplici. Per quanto riguarda Piombino, una parte delle risorse verrà riservata ai nuovi banchinamenti antistanti le vasche di colmata e i relativi piazzali; al completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto; e alla 'Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e lo scalo (Lotto n.

2: Gagno-Porto). A Livorno verranno invece destinati finanziamenti per la progettazione di fattibilità relativa al nuovo ponte mobile sul Canale Scolmatore dell' Arno; alla trasformazione operativa della Calata Orlando e Calata Carrara ai fini della realizzazione della nuova stazione marittima; e alla riorganizzazione della viabilità **portuale** di cintura (con la separazione delle correnti di traffico, la razionalizzazione e ottimizzazione del circuito doganale, la costruzione di un unico varco **portuale** di tipo autostradale e l' accesso alla Darsena Europa). Altre risorse verranno infine usate per il progetto del piano del Ferro nei porti del **Sistema**. «Finalmente si mette in moto il meccanismo per il finanziamento della progettazione introdotto con il nuovo codice appalti del 2016 e l' **Autorità** ha fatto un ottimo lavoro di proposta, aggiudicandosi una cospicua dote finanziaria» ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Struttura tecnica di Missione e la Direzione competente del Ministero delle infrastrutture e Trasporti per l' impegno continuo profuso. «È ormai chiaro a tutti che la criticità maggiore nel processo di realizzazione delle infrastrutture fa capo alla fase progettuale, il completamento della quale è propedeutico all' assegnazione dei finanziamenti per la costruzione», ha spiegato Corsini, che ha sottolineato come l' attivazione del fondo sia soltanto un primo sia pure importante step: «Ora occorre lavorare per semplificare sia le procedure di affidamento delle progettazioni che i percorsi approvativi». Prima di arrivare all' affidamento di un progetto sono necessari anni di esami per consentire ai diversi enti coinvolti di esprimere un parere o completare procedimenti paralleli. «In vista della ripartenza da questa repentina emergenza che ha colpito il **sistema** imprenditoriale ed economico di settore ritengo che non ci si possano più permettere complicazioni non indispensabili».



Covid-19/Dal Propeller Club Port of Leghorn donazioni per Usl Toscana, Caritas e Misericordia Livorno

10 Apr, 2020 **LIVORNO** - Un' importante donazione, da parte del Propeller Club Port of Leghorn, per la città di **Livorno** e il suo territorio nel momento dell' emergenza sanitaria da Covid-19. Il Club ha deciso di destinare un contributo a tre istituzioni: Usl Toscana Nord Ovest, Caritas e Misericordia **Livorno** , che sono in prima linea nella lotta al virus. riceveranno un contributo per potenziare i loro servizi a sostegno dei cittadini e delle fasce più delicate della popolazione in questa difficile fase della vita civile. ' In questo drammatico periodo in cui l' Italia si è fermata e concentrata su come debellare un nemico invisibile - afferma Maria Gloria Giani, presidente del Propeller Club **Porto** di **Livorno** - non potevamo rimanere immobili, pur #restandoacasa. Già a settembre scorso, in occasione dell' apertura dell' anno associativo 2020 avevamo stanziato dal bilancio una cifra importante per organizzare eventi e convegni che valorizzassero la strategia del **porto** di **Livorno** nel Mediterraneo. D' intesa con il Direttivo - ed ovviamente a nome dei soci tutti che con le loro quote sostengono le attività della nostra associazione - abbiamo deciso di mettere a disposizione la somma stanziata, a sostegno di più necessità della nostra città, per un supporto operativo di assistenza sanitaria ma anche con attenzione al sociale . Ho pertanto raccolto l' appello rivoltomi da monsignor Giusti per la Caritas Diocesana e dell' Arciconfraternita della Misericordia di **Livorno**, ed abbiamo assegnato loro il nostro contributo. Infine mi sono attivata con la dott.ssa Maria Letizia Casani, direttore generale della Asl Toscana Nord Ovest mettendo a disposizione una cifra per le necessità primarie dei presidi ospedalieri del nostro territorio '. La somma devoluta all' Asl sarà destinata all' acquisto di un' attrezzatura a sostegno della ventilazione assistita (C-Pap) mentre la Caritas la utilizzerà per l' acquisto di generi alimentari e prodotti per la prima infanzia . La Misericordia di **Livorno** utilizzerà la donazione per l' acquisto di uova di Pasqua che verranno consegnate, insieme alla spesa, a chi si trova in una condizione di difficoltà. La presidente Maria Gloria Giani ha personalmente preso accordi con il direttore Generale dell' Asl Toscana Nord Ovest , Maria Letizia Casani, con suor Raffella Spiezio della Caritas e col comandante Fabio Ceccolini per l' Arciconfraternita della Misericordia di **Livorno** e in questi giorni sono avvenute le donazioni. Affettuose le parole di ringraziamento che sono pervenute alla Presidente Giani da parte dei destinatari per la generosità e la attenzione verso la città e quel bisogno che, se presente da tempo e tuttavia celato, adesso si è già tramutato in diffusa realtà.



Livorno: il Propeller Club è vicino alla città

Importante donazione a tre istituzioni in prima linea contro il virus

Redazione

LIVORNO Il Propeller Club Port of Leghorn è vicino alla città ed al suo territorio in emergenza Covid-19. Ha infatti deciso di destinare un'importante donazione a tre istituzioni della città che sono a vario titolo in prima linea nella lotta al virus. Usl Toscana Nord Ovest, Caritas e Misericordia Livorno riceveranno un contributo per potenziare i loro servizi a sostegno dei cittadini e delle fasce più delicate della popolazione in questa difficile fase della vita civile. In questo drammatico periodo in cui l'Italia si è fermata e concentrata su come debellare un nemico invisibile afferma Maria Gloria Giani, presidente del Propeller Club Porto di Livorno non potevamo rimanere immobili, pur #restandoacasa. Già a Settembre scorso, in occasione dell'apertura dell'anno associativo 2020 avevamo stanziato dal bilancio una cifra importante per organizzare eventi e convegni che valorizzassero la strategia del porto di Livorno nel Mediterraneo. D'intesa con il Direttivo ed ovviamente a nome dei soci tutti che con le loro quote sostengono le attività della nostra associazione abbiamo deciso di mettere a disposizione la somma stanziata, a sostegno di più necessità della nostra città, per un supporto operativo di assistenza sanitaria ma anche con attenzione al sociale. Ho pertanto raccolto l'appello rivoltomi da Monsignor Giusti per la Caritas Diocesana e dell'Arciconfraternita della Misericordia di Livorno, ed abbiamo assegnato loro il nostro contributo. Infine mi sono attivata con la dott.ssa Maria Letizia Casani, direttore generale della Asl Toscana Nord Ovest mettendo a disposizione una cifra per le necessità primarie dei presidi ospedalieri del nostro territorio, ha precisato la presidente. La somma devoluta all'Asl sarà destinata all'acquisto di un'attrezzatura a sostegno della ventilazione assistita (C-Pap), mentre la Caritas la utilizzerà per l'acquisto di generi alimentari e prodotti per la prima infanzia. La Misericordia di Livorno utilizzerà la donazione per l'acquisto di uova di Pasqua che verranno consegnate, insieme alla spesa, a chi si trova in una condizione di difficoltà. La presidente Maria Gloria Giani ha personalmente preso accordi con il direttore generale dell'Asl Toscana Nord Ovest, Maria Letizia Casani, con suor Raffaella Spiezio della Caritas e col comandante Fabio Ceccolini per l'Arciconfraternita della Misericordia di Livorno e in questi giorni sono avvenute le donazioni. Affettuose le parole di ringraziamento che sono pervenute alla presidente del Propeller, da sempre vicino alla città, da parte dei destinatari per la generosità e la attenzione verso la città e quel bisogno che, se presente da tempo e tuttavia celato, adesso si è già tramutato in diffusa realtà.



Risorse fresche per l'Alto Tirreno

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto il versamento del 50% dei circa tre milioni di euro destinati al Sistema del Mar Tirreno Settentrionale per finanziare i progetti di opere prioritarie. Le risorse provengono dal fondo per la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'art. 202 del nuovo codice degli appalti, e sono state ripartite dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti sulla base di un'attenta analisi delle proposte degli interventi avanzate dalle Port Authorities. La dotazione dell'Authority del Mar Tirreno Settentrionale segue, per importo, quelle assegnate all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e quella del Mar Tirreno Centrale, promotori entrambi di due importanti progetti speciali. Gli interventi più significativi avviati dall'**AdSP** cui saranno destinati i finanziamenti per la progettazione sono molteplici. Per quanto riguarda Piombino, una parte delle risorse verrà riservata ai nuovi banchinamenti antistanti le vasche di colmata e i relativi piazzali; al completamento delle dighe di sopraflutto e sottoflutto; e alla Bretella di collegamento tra Autostrada Tirrenica A12 e lo scalo (Lotto n.

2: Gagno-Porto). A Livorno verranno invece destinati finanziamenti per la progettazione di fattibilità relativa al nuovo ponte mobile sul Canale Scolmatore dell'Arno; alla trasformazione operativa della Calata Orlando e Calata Carrara ai fini della realizzazione della nuova stazione marittima; e alla riorganizzazione della viabilità portuale di cintura (con la separazione delle correnti di traffico, la razionalizzazione e ottimizzazione del circuito doganale, la costruzione di un unico varco portuale di tipo autostradale e l'accesso alla Darsena Europa). Altre risorse verranno infine usate per il progetto del piano del Ferro nei porti del Sistema. «Finalmente si mette in moto il meccanismo per il finanziamento della progettazione introdotto con il nuovo codice appalti del 2016 e l'Autorità ha fatto un ottimo lavoro di proposta, aggiudicandosi una cospicua dote finanziaria» ha dichiarato il presidente dell'**AdSP**, Stefano Corsini, che ha ringraziato la Struttura tecnica di Missione e la Direzione competente del Ministero delle infrastrutture e Trasporti per l'impegno continuo profuso. «È ormai chiaro a tutti che la criticità maggiore nel processo di realizzazione delle infrastrutture fa capo alla fase progettuale, il completamento della quale è propedeutico all'assegnazione dei finanziamenti per la costruzione», ha spiegato Corsini, che ha sottolineato come l'attivazione del fondo sia soltanto un primo sia pure importante step: «Ora occorre lavorare per semplificare sia le procedure di affidamento delle progettazioni che i percorsi approvativi». Prima di arrivare all'affidamento di un progetto sono necessari anni di esami per consentire ai diversi enti coinvolti di esprimere un parere o completare procedimenti paralleli. «In vista della ripartenza da questa repentina emergenza che ha colpito il sistema imprenditoriale ed economico di settore ritengo che non ci si possano più permettere complicazioni non indispensabili».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

Me in @ Q



The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there is a navigation bar with links for 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Expo 2019', 'Osservatorio Europeo', and social media icons for 'Me in @ Q'. Below the navigation bar is the 'PORT NEWS' logo, which includes a red ship icon and the text 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large photograph of a man in a suit standing in front of a port facility. Below the photo is the article title 'Risorse fresche per l'Alto Tirreno' and the date '10 Aprile 2020'. To the right of the main article is a sidebar with a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Innovazione', and 'Logistica'. The article text is partially visible, mentioning the Ministry of Infrastructure and Transport and the AdSP.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' emergenza coronavirus

Pasqua blindata sul porto per l' Elba

L' Autorità di sistema portuale intensifica i controlli: l' obiettivo è scongiurare spostamenti impropri verso l' isola

PORTOFERRAIO Sarà una Pasqua blindata per il porto di Piombino. L' obiettivo è chiudere il più possibile l' isola d' Elba, impedendo arrivi impropri, in particolare nelle seconde case, nel week-end, nonostante le limitazioni alla mobilità imposte dal governo. A tale proposito l' **Autorità di sistema portuale** si è messa al lavoro per alzare il livello di monitoraggio sui flussi portuali verso l' isola. Le norme fino a oggi vigenti circa i controlli da e per le isole, introdotte dal decreto "Io resto a casa", non sono cambiate; ma le preoccupazioni di un sensibile aumento di ingressi nell' isola rappresentate da più parti all' **Autorità portuale** sono comprensibili. Perciò, sempre in sinergia con la task force di poliziotti, carabinieri, finanziari ed agenti della polizia municipale, gli uomini della Port Security (società controllata dalla stessa **Autorità di sistema**) continueranno a vigilare, nei limiti delle loro competenze, presidiando 24 su 24 l' unico varco di accesso dei veicoli al porto e rafforzando il monitoraggio all' interno della stazione marittima e in prossimità di ogni accesso al porto di persone a piedi, così da "allertare", se del caso, le forze dell' ordine, peraltro già costantemente presenti in prossimità degli accosti dei traghetti interessati. «La situazione è per ora sotto controllo e non abbiamo registrato alcun segnale di allerta in tal senso», ha detto il responsabile per l' **Autorità di sistema portuale** dell' ufficio territoriale del porto di Piombino, Claudio Capuano. «Ad ogni modo continueremo a monitorare la situazione con attenzione rafforzando i controlli di competenza, tenendo tuttavia presente che durante questo weekend le uniche navi che effettueranno i collegamenti con le isole saranno quelle della Toremar» I controlli delle forze dell' ordine saranno estesi anche nei porti e sul territorio dell' isola d' Elba. In tale contesto proseguono senza soluzione di continuità i controlli dei carabinieri della compagnia di Portoferraio. Dall' inizio dell' emergenza sanitaria, l' Arma elbana ha dispiegato sul territorio numerosi servizi esterni, finalizzati a verificare che gli spostamenti dei cittadini fossero in linea con le normative vigenti e giustificati da validi motivi. I controlli, svolti dalle pattuglie del nucleo Radiomobile e delle stazioni dislocate sull' isola, si sono estesi anche alle attività commerciali e produttive interessate dai provvedimenti legislativi, con specifici accertamenti sul rispetto della distanza tra le persone e i lavoratori. I controlli dell' ultimo mese hanno permesso alle oltre 500 pattuglie dell' Arma di identificare circa 1500 persone ed effettuare accertamenti presso circa 50 esercizi commerciali. Decine di trasgressioni sono state denunciate all' **autorità giudiziaria**, mentre una trentina sono le contestazioni amministrative elevate dai militari, per un ammontare complessivo di oltre 8.000 euro di multe. -



Potenziati i controlli al porto

Capuano: «Non abbiamo registrato alcun segnale di allerta»

PIOMBINO Rafforzati i controlli al porto per gli imbarchi verso l' Elba. Polizia, carabinieri, finanziari ed agenti della polizia municipale, gli uomini della Port Security (società controllata dalla stessa **Autorità di Sistema**) continueranno a vigilare, nei limiti delle loro competenze, presidiando h24 l' unico varco di accesso dei veicoli al porto e rafforzando il monitoraggio all' interno della stazione marittima e in prossimità di ogni accesso al porto di persone a piedi, così da «allertare», se del caso, le forze dell' ordine, peraltro già costantemente presenti in prossimità degli accosti dei traghetti interessati. «La situazione è sotto controllo e non abbiamo registrato alcun segnale di allerta», ha detto Claudio Capuano, responsabile per l' Authority dell' Ufficio Territoriale. «Ad ogni modo - ha concluso - continueremo a monitorare la situazione rafforzando i controlli specialmente nel periodo pasquale».

16 SABATO - 11 APRILE 2020 - LA NAZIONE

PIOMBINO

Tutti i passaggi verso la ripresa

L'azienda procede alla sanificazione degli ambienti, ieri l'unico del contatto covid19. Aww



Proteste saliste di Naccolino

Reato, in un'occasione ha un'altra volta...
L'azienda...
L'azienda...
L'azienda...

Iniziare i lavori di manutenzione delle strutture balneari

Le opere...
Le opere...
Le opere...

Potenziati i controlli al porto

Capuano...
Capuano...
Capuano...

Teatro, come chiedere i rimborsi

Le produzioni...
Le produzioni...
Le produzioni...

Non sono consentite le vacanze stagionali nelle seconde case

La normativa...
La normativa...
La normativa...



Alzato il livello di controllo verso l'Elba

Sarà vigilato h24 l'unico varco di accesso del porto di Piombino

LIVORNO Alzato il livello di controllo sui flussi portuali verso l'isola d'Elba in occasione del periodo pasquale. Le norme fino a oggi vigenti circa i controlli da e per le isole, introdotte dal decreto io resto a casa, non sono cambiate; ma le preoccupazioni di un sensibile aumento di ingressi nell'isola rappresentate da più parti all'Autorità portuale sono comprensibili. Perciò, sempre in sinergia con la task force di poliziotti, carabinieri, finanziari ed agenti della polizia municipale, gli uomini della Port Security (società controllata dalla stessa Autorità di Sistema) continueranno a vigilare, nei limiti delle loro competenze, presidiando h24 l'unico varco di accesso dei veicoli al porto e rafforzando il monitoraggio all'interno della stazione marittima e in prossimità di ogni accesso al porto di persone a piedi, così da allertare, se del caso, le Forze dell'Ordine, peraltro già costantemente presenti in prossimità degli accosti dei traghetti interessati. La situazione è per ora sotto controllo e non abbiamo registrato alcun segnale di allerta in tal senso, ha detto il responsabile per l'AdSp dell'Ufficio Territoriale del Porto di Piombino, Claudio Capuano. Ad ogni modo continueremo a monitorare la situazione con attenzione rafforzando i controlli di competenza, tenendo tuttavia presente che durante questo weekend le uniche navi che effettueranno i collegamenti con le isole saranno quelle della Toremar.

Redazione



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINONI SRL'. The main article title is 'Alzato il livello di controllo verso l'Elba' with a sub-headline 'Sarà vigilato h24 l'unico varco di accesso del porto di Piombino'. Below the title is a photograph of a harbor with several ships. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Apertura dei magazzini delle imprese', 'In Europa siamo tutti alla pari', 'Container in flessione nel trimestre a Livorno', and 'Buccinieri: una piaga di carenze infrastrutturali'. At the bottom, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to 'MILITARE', 'MILIZIE CARABINIERI', 'MILIZIA D'ELBA', 'PORT SECURITY', 'PIOMBINO', and 'TOSCANNA'.

Piombino, procede la gara per l' assegnazione di tre aree portuali

PIOMBINO - Prosegue il percorso di rilancio del **porto** di **Piombino** che vede l' assegnazione di tre nuove aree portuali, si è infatti svolta la riunione della Commissione di gara, avvenuta in video conferenza, che ha dato luogo all' apertura delle buste contenenti le offerte tecniche dei candidati. Lo ha fatto sapere l' Autorità di Sistema Portuale Mare Tirreno Settentrionale in una nota-
A partecipare alla Commissione: il segretario di gara, Alfredo Pineschi, con la supervisione del Responsabile Unico del Procedimento, Claudio Capuano, che nell' Autorità di Sistema ha il ruolo di dirigente preposto all' ufficio territoriale di **Piombino**. il segretario generale dell' AdSP, Massimo Provinciali. Essendo pubblica, alla riunione hanno anche partecipato alcune imprese. Le buste sono state aperte in tutta sicurezza e sotto il controllo attivo delle telecamere, che hanno registrato i vari passaggi, seguendo da vicino le mani del segretario di gara durante l' apertura delle buste. La Commissione si prenderà ora il tempo necessario per esaminare le offerte tecniche e stilare la graduatoria degli assegnatari con i quali verrà siglato l' accordo prodromico all' assegnazione delle aree. ' Il tabellino di marcia è stato rispettato - ha detto Capuano - entro maggio, giugno , il **porto** avrà i nuovi interlocutori ed entrerà ufficialmente nel futuro '. Nei prossimi giorni verranno pubblicati in sintesi i progetti presentati dai cinque candidati ammessi alla selezione.



Il porto di Piombino entra nel futuro

SCRITTO DA REDAZIONE

Infrastrutture , Italia , News , Porti , Trasporti venerdì, aprile 10th, 2020 Avanti tutta. Anche in tempi di Coronavirus. Il **porto di Piombino**, pur con tutte le difficoltà di un periodo che impone il rispetto delle regole di distanziamento sociale, non rallenta la propria attività e apre un nuovo capitolo della sua storia. Infatti, sono state aperte le buste contenenti le offerte tecniche dei candidati all' assegnazione delle tre nuove aree portuali. Grazie alle disponibilità digitali, la Commissione ha potuto riunirsi in video conferenza. Ad aprire le buste è stato il segretario di gara, Alfredo Pineschi, con la supervisione del Responsabile Unico del Procedimento, Claudio Capuano, che nell' Autorità di Sistema ha il ruolo di dirigente preposto all' ufficio territoriale di **Piombino**. Nella seduta di oggi, la prima di una lunga serie, era presente anche il segretario generale dell' Ente, Massimo Provinciali. Essendo pubblica, alla riunione hanno anche partecipato alcune imprese. Le buste sono state aperte in tutta sicurezza e sotto il controllo attivo delle telecamere, che hanno registrato i vari passaggi, seguendo da vicino le mani del segretario di gara durante l' apertura delle buste. La Commissione si prenderà ora il tempo necessario per esaminare le offerte tecniche e stilare la graduatoria degli assegnatari con i quali verrà siglato l' accordo prodromico all' assegnazione delle aree. 'Il tabellino di marcia è stato rispettato - ha detto Capuano - entro maggio, giugno, il **porto** avrà i nuovi interlocutori ed entrerà ufficialmente nel futuro'. Nei prossimi giorni verranno pubblicati in sintesi i progetti presentati dai cinque candidati ammessi alla selezione. Leggi anche: Insedimenti **Piombino**: aperte le buste **Piombino**: così rivoluzioneremo il **porto Piombino**: tutti presenti per la Combi Dock 1 **Piombino**: avanti con l' atto di indirizzo per le nuove aree del **porto** Nuovi orizzonti per **Piombino** Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=74543>.



Il porto di Piombino entra nel futuro

GAM EDITORI

10 aprile 2020 - Avanti tutta. Anche in tempi di Coronavirus. Il **porto di Piombino**, pur con tutte le difficoltà di un periodo che impone il rispetto delle regole di distanziamento sociale, non rallenta la propria attività e apre un nuovo capitolo della sua storia. Ieri, infatti, sono state aperte le buste contenenti le offerte tecniche dei candidati all' assegnazione delle tre nuove aree portuali. Grazie alle disponibilità digitali, la Commissione ha potuto riunirsi in video conferenza. Ad aprire le buste è stato il segretario di gara, Alfredo Pineschi, con la supervisione del Responsabile Unico del Procedimento, Claudio Capuano, che nell' Autorità di Sistema ha il ruolo di dirigente preposto all' ufficio territoriale di **Piombino**. Nella seduta di ieri, la prima di una lunga serie, era presente anche il segretario generale dell' Ente, Massimo Provinciali. Essendo pubblica, alla riunione hanno anche partecipato alcune imprese. Le buste sono state aperte in tutta sicurezza e sotto il controllo attivo delle telecamere, che hanno registrato i vari passaggi, seguendo da vicino le mani del segretario di gara durante l' apertura delle buste. La Commissione si prenderà ora il tempo necessario per esaminare le offerte tecniche e stilare la graduatoria degli assegnatari con i quali verrà siglato l' accordo prodromico all' assegnazione delle aree. "Il tabellino di marcia è stato rispettato - ha detto Capuano - entro maggio, giugno, il **porto** avrà i nuovi interlocutori ed entrerà ufficialmente nel futuro". Nei prossimi giorni verranno pubblicati in sintesi i progetti presentati dai cinque candidati ammessi alla selezione.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la nave a piombino

Diadema, 9 contagiati su 118 positivi al sierologico

PIOMBINO E' arrivato un primo responso dai tamponi effettuati sul personale della Diadema, la nave da crociera di Costa ormeggiata al porto di Piombino dove erano risultate 321 marittimi positivi al test sierologico. Ed è rassicurante: solo 9 positivi su 118. Deve ancora arrivare l' esito dei rimanenti 203 tamponi, ma è sufficiente questo primo dato perchè la Regione definisca la situazione della nave non problematica come era sembrata in un primo tempo. Le analisi sono state condotte dal laboratorio dell' azienda ospedaliera universitaria di Pisa. Con gli ultimi 9, il totale dei positivi sulla Costa Diadema sale a 16, tutti in quarantena a bordo, così come sono stati isolati anche i positivi al test del sangue secondo le procedure stabilite dallo staff medico di Costa supervisionato dall' Usmaf, l' Ufficio di sanità marittima.

PIOMBINO
L'emergenza coronavirus in Toscana

Maremma vigilata speciale Droni e varchi elettronici
Per fermare i furti di pecore e di animali, i carabinieri usano droni e varchi elettronici. Una sorveglianza speciale in Maremma.

Spiagge e lungomare blindati Posti di blocco ai caselli
Le forze dell'ordine hanno blindato le spiagge e i lungomare. Sono stati istituiti posti di blocco ai caselli.

Diadema, 9 contagiati su 118 positivi al sierologico
Un primo responso dai tamponi effettuati sul personale della Diadema, la nave da crociera di Costa ormeggiata al porto di Piombino.



Piombino Il dramma della Diadema 329 infettati a bordo

Sulla Costa Diadema, la nave da crociera ormeggiata al porto di Piombino (Livorno), ci sono 329 persone dell' equipaggio positive al test sierologico sul coronavirus. Molte di loro sono state sottoposte al tampone e malgrado l' esito ancora non sia stato comunicato ufficialmente dalla Asl, il sindaco Francesco Ferrari spiega che «la percentuale di positivi è decisamente più bassa». Quando la Diadema ha attraccato a Piombino, una decina di giorni fa, a bordo c' erano 1255 persone dell' equipaggio e attualmente ne sono rimaste un migliaio. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo piano **Un migrante positivo a Pozzallo. Tampone fatto in ritardo? Aperta un'inchiesta. I sindaci: qui non sbarca più nessuno**

Un migrante positivo a Pozzallo. Tampone fatto in ritardo? Aperta un'inchiesta. I sindaci: qui non sbarca più nessuno

Dalle riforme ai decreti la salute italiana si rivitalizza

Raggio Calabria: Trattato Stato mafia Isola Isarcon

La morte di Valli e la denuncia su Facebook

Appio e Google si alleano

Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, un golfo senza passeggeri

Napoli. Il sistema portuale campano è uno dei più affollati al mondo per movimento passeggeri. Il primo in Italia combinando traffico nautico, marittimo-turistico e di cabotaggio, se si toglie l'importante flusso tra Villa San Giovanni e Messina. Il golfo di Napoli è uno degli specchi di mare più attraversati al mondo dalle persone, insieme al Nord Europa e alla baia di Hong Kong. Una combinazione di alta densità abitativa e concentrazione di turismo, da Pozzuoli fino al Cilento, che lo rende affollato in primavera ed estremamente popoloso d'estate. Dal molo segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
11 APRILE 2020

Dopo il caso Alan Kurdi, gli scali italiani non sono più 'place of safety'
Porti chiusi alle ONG
Con un decreto interministeriale, susseguite la Commissione di Anhangang Bao alla fine dell'emergenza. Per il governo serve a non sovranizzare il sistema marittimo, ma è irraggiungibile la stessa trasparenza della decisione a un anno dall'emergenza.

Sauditi comprano otto per cento Gruppo Carnival
Primo titolo saudita. Il Saudi Arabia Public Investment Fund è riuscito a comprare l'8,2 per cento del gruppo americano Carnival. Segue la notizia di un'altra operazione di acquisizione: il gruppo saudita Al Rajhi ha comprato l'8,2 per cento di Carnival. Il gruppo saudita Al Rajhi ha comprato l'8,2 per cento di Carnival. Il gruppo saudita Al Rajhi ha comprato l'8,2 per cento di Carnival.

Spirito: 'Pieno 80% traffico'
Napoli, un golfo senza passeggeri
Non si sfiora il record per movimento passeggeri. Il sistema portuale campano è uno dei più affollati al mondo per movimento passeggeri. Il primo in Italia combinando traffico nautico, marittimo-turistico e di cabotaggio, se si toglie l'importante flusso tra Villa San Giovanni e Messina. Il golfo di Napoli è uno degli specchi di mare più attraversati al mondo dalle persone, insieme al Nord Europa e alla baia di Hong Kong. Una combinazione di alta densità abitativa e concentrazione di turismo, da Pozzuoli fino al Cilento, che lo rende affollato in primavera ed estremamente popoloso d'estate. Dal molo segue in ultima pagina.

Presidente Napolitano: festa presto
Trasporto, Confetra: 'Sgravi fino al 2021'
Ritorno a lavoro del 92 per cento degli scali. Il presidente Napolitano ha annunciato che la festa per il ritorno a lavoro del 92 per cento degli scali sarà celebrata il 15 aprile. Confetra ha chiesto sgravi fiscali per il settore del trasporto marittimo fino al 2021.

THE Alliance taglia ancora le rotte verso Europa e America
Spostamento del giro verso il nord-ovest. Il gruppo di compagnie THE Alliance ha annunciato che il giro verso il nord-ovest sarà spostato dal Mediterraneo al Nord Atlantico. Il gruppo di compagnie THE Alliance ha annunciato che il giro verso il nord-ovest sarà spostato dal Mediterraneo al Nord Atlantico.

Arrivi & Partenze: Napoli (3-3) - Salerno (0-11) - Giulia Tanno (12-13)



Avvisatore Marittimo

Napoli

Napoli, un Golfo

Beverello, vicino piazza Municipio, partono verso le isole e la Costiera tra i 6 e le 7 milioni di persone l'anno, escludendo il movimento delle navi da crociera, cariche di oltre 1,5 milioni di persone (da cui però mediamente scendono un quarto dei passeggeri per nave). Oggi il golfo di Napoli e quello di Salerno sono vuoti, da un mese. Da via Caracciolo circola un video surreale che mostra una baia di 870 chilometri quadrati (più o meno il "negativo" su acqua della provincia di Napoli) senza neanche una barca, solo mare. Qualcosa di mai visto «Anche il porto di Napoli è in difficoltà soprattutto sul fronte passeggeri, in cui registriamo una riduzione tra il 70 e l'80 per cento». Spiega all'Ansa Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, che amministra i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Stesse difficoltà di tutti i porti italiani, a quattro settimane dal lockdown produttivo industriale. Si contrae anche il traffico merci ma in misura meno drammatica. «Sul traffico merci - continua Spirito - c'è una riduzione perché lavorano solo le filiere strettamente indispensabili come agroalimentari, farmaceutici, trasporti e logistica che noi garantiamo, chiaramente risentiamo delle decisioni corrette di contenimento decise dalle autorità. Sulle merci però c'è una riduzione di container in arrivo e un aumento di container per l'export mentre le rinfuse sono abbastanza stabili, quindi i numeri non sono drammaticamente ridotti». «La pandemia - conclude Spirito - determina una contrazione drammatica del traffico passeggeri. Ricordo che Napoli movimentava 9 milioni di passeggeri l'anno, tra cui i turisti delle crociere che sono completamente bloccate». Gli aliscafi non sono fermi, ma a parte qualche piccolo approvvigionamento e soprattutto il trasporto dei pendolari, non possono fare altro. Il cantiere per la costruzione di una nuova stazione marittima al Beverello è stato avviato a novembre scorso ma ora è logicamente fermo.



La Città di Salerno

Salerno

LA STORIA

Gli Avallone donano parcheggi alla città

Gli eredi del noto pittore salernitano vincono una causa col Comune. E invece dei soldi hanno voluto un' area di sosta libera

È soltanto grazie all' intervento gli eredi del pittore Pasquale Avallone che l' Auditorium di via de Renzi potrebbe - finalmente - essere aperto. L' ex orfanotrofio Umberto I - un piccolo tempio della musica con 3 sale (2 da 100 posti e una con 320 poltrone, la saletta insonorizzata per le registrazioni e la terrazza per i concerti) e con 10 milioni di fondi europei - da almeno 3 anni resta chiuso. E il problema, stando alla versione più volte ribadita dall' Amministrazione, riguardava proprio l' impossibilità di organizzare eventi in uno spazio dove sarebbe stato impossibile sostare. Gli eredi del pittore, invece, hanno offerto al Comune uno spiraglio ad un contenzioso economico al termine del quale l' Ente avrebbe dovuto risarcirli, mettendo sul piatto la realizzazione di un parcheggio gratuito per i residenti della zona e anche al servizio dell' Auditorium (e del Conservatorio Martucci) e l' intitolazione alla memoria dell' artista dello slargo (oggi piazzale San Leo) e un' aula del Conservatorio. Una proposta irrefutabile. Tutto comincia con una vertenza giudiziaria. Il 18 maggio del 1957, il professor Avallone stipula una scrittura privata con il Comune di Salerno con cui concede in uso e a titolo gratuito alla città cinque opere che sono state custodite all' interno di Palazzo di Città. Si trattava di un gruppo composto da un trittico dal titolo "Italia eroica", da un quadro raffigurante San Francesco, da un bozzetto del teatro Lucani, da una veduta di Agropoli e da un' allegoria su Salerno. Nella scrittura privata, il Commissario Prefettizio assicurava "la buona conservazione delle opere suddette e la restituzione delle stesse a semplice richiesta del professor Avallone". Passano gli anni e, nonostante la formale richiesta di restituzione formulata dagli eredi, il Comune non provvede alla restituzione delle opere. A questo punto, i legittimi proprietari delle opere si sono rivolti al Tribunale di Salerno che dà loro ragione stabilendo il pagamento di 26 mila euro "a titolo di indebito arricchimento" oltre interessi. Insomma, una somma consistente. Ma è qui che c' è il colpo di scena. La transazione col Comune. Come ricostruito nei documenti di proposta di transazione, "nell' ambito dei colloqui intercorsi con l' Amministrazione comunale, l' avvocato, per conto degli eredi Avallone, ha rappresentato la volontà di comporre la controversia sempre che venga intitolato lo slargo, oggi denominato piazzale San Leo, all' illustre pittore, unitamente ad un' aula dell' ex orfanotrofio ed inoltre siano individuate soluzioni al problema dei parcheggi nelle aree limitrofe ai suddetti siti". Condizioni che, si legge "l' Amministrazione ha ritenuto ampiamente accettabili condividendo l' esigenza di aree da destinare a parcheggio pubblico, attivandosi per le opportune verifiche di fattibilità finalizzate a dare una efficace risposta in tempi brevi alla cittadinanza". Si tratta di una proposta che solleva il Comune da una grana che da anni non riusciva a risolvere non soltanto nell' ottica dell' apertura dell' Auditorium ma della qualità della vita complessiva di musicisti e residenti. E, infatti, viene demandato "al settore Mobilità Urbana per quanto di competenza, al fine di realizzare un parcheggio pubblico nella zona dell' ex campetto dell' orfanotrofio Umberto I, per la quale l' ente ha già acquisito la disponibilità da parte dell' **Autorità Portuale** (lo scorso 5 febbraio) di attivarsi per la eliminazione del vincolo idrogeologico posto dall' **Autorità** di Bacino o mediante mitigazione del rischio o ripermetrazione del piano stralcio". Le opere del maestro. Intanto, le cinque opere del maestro Avallone esposte nel Palazzo di città ed



La Città di Salerno

Salerno

i disegni sono stati restituiti ai legittimi proprietari. Un segno tangibile dell' opera del pittore, però continuerà a restare anche all' interno della Casa comunale perché alcune delle opere del maestro sono state donate al Comune di Salerno in comodato gratuito per ulteriori 15 anni tacitamente rinnovabili. All' Amministrazione - al netto delle procedure per avviare i lavori del tanto agognato parcheggio resta soltanto di predisporre l' iter per l' initolazione dello slargo che congiunge il viadotto Gatto con via Fra Generoso, all' incrocio con via de Renzi dove c' era l' orfanotrofio. Eleonora Tedesco ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

INNOVAZIONE E RICERCA

Firmato l' accordo tra Comune e Autorità portuale

Non si ferma l' attività dell' Amministrazione comunale non solo per portare avanti i tanti progetti per la ripartenza di Taranto, ma anche per mettere questi sforzi ordinatamente a sistema con le analoghe iniziative degli altri enti ionici, a partire dall' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio. In questo frangente, giovedì scorso è stato firmato un accordo quadro tra il Comune di Taranto e l' Authority del nostro scalo per realizzare, supportare e promuovere forme alternative di sviluppo del porto e dell' economia locale, ad implementare la propensione imprenditoriale locale e in particolar modo giovanile, attraverso iniziative distribuite di innovazione strategica e sostenibile. I due enti si rendono, quindi, promotori di una nuova iniziativa di innovazione e di ricerca, attraverso programmi di incubazione e accelerazione a beneficio di start up, scale up e, in generale, di imprese a più alta intensità di innovazione. Il tutto attraverso anche il rafforzamento del Futureport Innovation Hub del porto, contenitore per lo studio di best practices e know how nel contesto locale, con attenzione alla blue economy, alla green economy e alla circular economy. Tutto questo, per altro, in piena sintonia con i percorsi di pianificazione già intrapresi da Palazzo di Città, in particolare con il piano di transizione ecologica, economica ed energetica di Ecosistema Taranto, con il già esistente FabLab, nonché in linea con gli obiettivi del Fondo per la transizione giusta dell' Unione europea. «Sul porto ionico commenta il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci - dobbiamo uscire dalla teoria e iniziare ad operare insieme per renderlo sempre di più l' infrastruttura sulla quale fondare il nuovo modello di sviluppo della città. L' Authority, in questi anni, ha svolto un gran lavoro che va valorizzato, concretizzato, messo a sistema con le nuove esigenze del nostro tessuto imprenditoriale, con le tendenze del mercato. E questo vale per le innovazioni, le semplificazioni, come anche per le concessioni, dal nostro punto di vista. In passato il Comune è stato un po' distratto sulle sorti del porto, quest' Amministrazione, invece, intende essere presente, con competenza e lungimiranza, intende supportare il presidente Sergio Prete, il suo staffe tutto il cluster marittimo, perché siano pronti alla ripartenza quando ci saremo messi alle spalle il lockdown del coronavirus. Per noi il porto è l' anima di Taranto, capitale di mare». «Con questo accordo - commenta il presidente Prete - il Comune di Taranto e l' Adsp del Mar Ionio confermano la totale sinergia e condivisione delle strategie di sviluppo territoriale e portuale. Diversificazione, riqualificazione, innovazione e sostenibilità ambientale guidano la programmazione e realizzazione dei progetti dei due enti».



Il porto entra nel "Got" per gli scali dall' Oriente

GIOIA TAURO Anche il Medcenter container terminal di Gioia Tauro, da qualche mese acquisito nella sua totalità dal gruppo Msc di Gianluigi Aponte entrerà a far parte del cosiddetto "SOT" (Suspension of transit), la nuova iniziativa di trasporto marittimo della merce containerizzata promossa proprio dalla compagnia svizzera nell' attesa di una piena ripresa dei traffici, non appena diminuito l' impatto della pandemia. Il programma prevede lo stoccaggio dei contenitori negli hub di proprietà del colosso dello shipping in Europa, Asia, Medio Oriente e America. Nello specifico, nei porti di Bremerhaven (Germania), Busan (Corea del Sud), King Abdullah Port (Arabia Saudita), Lome (Togo), Rodman PSA Panama International Terminal (Panama), Tekirdag Asyaport (Turchia), Freeport (Bahamas), Klaipeda (Lituania) e Las Palmas (Spagna), dove potranno sostare tutte le tipologie di merce ad eccezione di reefer, merci pericolose e carichi eccezionali. A questi si aggiunge Gioia Tauro che inizierà dunque ad essere utilizzato come area di stoccaggio temporaneo per i container in transito già partiti dall' Asia - dove le attività industriali sono ormai riprese a pieno ritmo - ma che gli operatori logistici non vogliono ancora consegnare negli scali di destinazione finale temendo l' attuale congestione che sta interessando molti porti occidentali a causa del "lockdown" legato all' emergenza coronavirus. Come spiegato da Msc, "SOT" «offre potenziali risparmi per i clienti che devono far fronte a elevati costi di stoccaggio nei porti di destinazione finale». Marittimo in quarantena Intanto, prosegue il monitoraggio del Comune, con l' aiuto del Dipartimento di prevenzione dell' Asp, guidato dalla dott. Arcuri, nei confronti di diversi marittimi rientrati in città. In particolare, in queste ore si sta seguendo il caso di un uomo sbarcato da una nave "Costa" e già in quarantena volontaria, al quale però la compagnia ha inviato una lettera per informarlo che uno dei passeggeri del volo di rimpatrio era positivo al coronavirus. È stato perciò sottoposto a tampone il cui esito si conoscerà oggi. Gli altri marinai rientrati hanno già fatto il test e, comunque, sono seguiti costantemente. «Al momento la situazione è sotto controllo - ha evidenziato il sindaco Alessio - nessuno ha sintomi, li teniamo sotto osservazione. Ieri, però, abbiamo beccato 4 persone rientrate a Gioia senza avvisare né la Regione né il Comune; li abbiamo messi in quarantena obbligatoria. Io posso pure blindare la città con i carrarmati - ha aggiunto - ma se un nostro concittadino entra senza comunicarlo vanifica tutto». Infine, un' ottima notizia: il marittimo Silvio Giuliano, unico positivo a Gioia, ancora ricoverato al Gom di Reggio, è risultato negativo al tampone effettuato due giorni fa. Ieri gli hanno fatto un altro tampone e se dovesse risultare negativo rientrerà a casa». do.lat. Un marittimo posto in quarantena, sta meglio il "positivo" Silvio Giuliano.



Dai portuali un "carico" di alimenti

Ivan PugliesePALMI Proseguono incessanti le donazioni al presidio di Protezione Civile comunale. Ieri è arrivato un ingente carico di beni di prima necessità da parte dei portuali palmesi in servizio al porto di Gioia Tauro che hanno deciso di fare la propria parte donando una quantità davvero cospicua di alimenti, oltre 700 chilogrammi. «Insieme a tanti colleghi palmesi, condividiamo le nostre giornate di lavoro al Porto. Sappiamo che in questo momento tantissimi nostri concittadini sono in difficoltà e che usciremo da questa situazione solo con il contributo di tutti. Anche noi abbiamo voluto fare la nostra parte e abbiamo consegnato alla Protezione Civile di Palmi i beni di prima necessità che abbiamo deciso di donare. Proprio alla ProtCiv va il nostro ringraziamento per l'impegno instancabile di ogni giorno». «Vi ringraziamo tutti, a nome di queste famiglie che ci dicono "grazie" quando consegniamo gli alimenti. Noi ci facciamo portavoce di questo "grazie" che rigiriamo a tutti voi palmesi», il commento della ProtCiv.



«Caro Musumeci prenda sul serio i temi di De Luca»

«Pone questioni cruciali pur coperte dalla sua vis polemica»

Gianpiero D'Alia Ex ministro e deputato È lecito pretendere da chi ci governa ad ogni livello la stretta osservanza dell' obbligo costituzionale della leale collaborazione? La risposta sarebbe scontata se non assistessimo a polemiche politiche surreali e ad infantili scaricabarile. L' esempio più attuale è il conflitto tra sindaco, **autorità** regionale e nazionale. Il governo ha denunciato De Luca per vilipendio delle istituzioni. A ragione, secondo me, indipendentemente dall' esito del giudizio penale. Perché non è consentito a nessuno insultare le istituzioni soprattutto se le rappresenta. Certo, la fila degli indagati dovrebbe essere più lunga, a partire da quanti oggi siedono in Parlamento grazie al costante vilipendio di tutte le **autorità** democraticamente elette, commesso per un cinico e irresponsabile tornaconto elettorale. Il Governo ha anche annullato la famigerata ordinanza sindacale che regola la gestione del traffico sullo Stretto. Bene, ha fatto bene. Anche se giuridicamente non comprendo perché abbia fatto ricorso a uno strumento eccezionale come l' annullamento governativo nei confronti di un atto "inefficace" per legge. E forse anche "inesistente" perché adottato in carenza assoluta di potere come correttamente dice il Consiglio di Stato nel suo parere. Sarebbe bastato certificarne la inefficacia senza esporre le istituzioni a un lungo logorio mediatico. La risposta la fornisce lo stesso Consiglio di Stato secondo il quale l' annullamento ha uno scopo diciamo così pedagogico. Capisco la ragione politica del gesto. Infatti, se il sindaco si fosse limitato a fare ciò che gli compete, senza agitare strumentalmente una ordinanza inesistente, e cioè i controlli sul territorio comunale, magari utilizzando la banca dati come strumento facoltativo di semplificazione dei controlli obbligatori per legge, ci saremmo risparmiati questa sgradevole pubblicità nazionale. Certo tutto si può dire del sindaco tranne che non sollevi problemi seri nel controllo della pubblica incolumità. Ma le sue buone ragioni sono sempre seppellite dai decibel dei suoi insulti e dalla sua vis polemica. Eppure il nostro presidente della Regione dovrebbe ascoltarlo, magari facendo esercizio di maggiore pazienza, perché lo Stretto di Messina è un nodo strategico nazionale che va gestito con cura sia ora, che siamo in piena fase di emergenza, che dopo, quando si dovrà ripristinare integralmente la circolazione di persone e merci. E sicuramente non basta da un lato polemizzare con il Governo nazionale e dall' altro introdurre divieti che non siano accompagnati da controlli capillari e efficienti. Né invocare a sproposito i "pieni poteri" in base ad una norma dello Statuto siciliano caduta in desuetudine. Oggi i presidenti di Regione hanno poteri di coordinamento e di gestione della emergenza, dovuti alle competenze costituzionalmente attribuite loro in materia di sanità e di protezione civile. Basta esercitarli bene. È lecito sommessamente chiedere a tutti un cambio di passo, un abbassamento dei toni e una azione corale? Penso di sì. Spero di sì. Ad esempio, facendo funzionare la nuova **Autorità portuale** dello stretto, i cui organi di gestione non possono operare perché solo la Regione siciliana non ha designato il proprio rappresentante in seno all' organo di gestione. Sarebbe un gesto concreto e utile perché la nuova **Autorità** dello Stretto potrebbe, tra l' altro, svolgere il compito di garantire il transito efficiente e in sicurezza tra le due sponde, con il contributo di tutte le istituzioni per legge presenti nel Comitato di gestione. L' **Autorità portuale** potrebbe essere la sede della leale collaborazione tra Stato, Regioni (Calabria e Sicilia), Città metropolitane (Messina e Reggio) nello svolgimento di un compito che è contemporaneamente di interesse nazionale e locale. Così magari il Comune e la Regione si possono dedicare alla





Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

riferimento.

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina, D'Alia su gestione emergenza: ne con Musumeci ne con De Luca, ma...

L' ex ministro D'Alia interviene, facendo 'ordine istituzionale, proponendo di affidare all' **Autorità portuale** la sicurezza nello stretto di Messina e ricorda al governatore Musumeci, che gli organi di gestione dell' **Autorità** non possono operare perché la Regione siciliana non ha designato il proprio rappresentante in seno all' organo di gestione. È possibile voltare pagina definitivamente? Penso di sì. Spero di sì. Ne abbiamo bisogno. Oggi più che mai. Siamo a metà del tunnel, se i dati sono veri, e poi dovremo abituarci a convivere col virus nella cosiddetta 'fase due'. Piangiamo i morti di una strage surreale e i caduti nell' adempimento di un dovere. Tutti senza degna sepoltura. È lecito pretendere da chi ci governa ad ogni livello la stretta osservanza dell' obbligo costituzionale della leale collaborazione? La risposta sarebbe scontata se non assistessimo a polemiche politiche surreali e a infantili scaricabarile come se tutto fosse sempre e comunque colpa degli altri. L' esempio più attuale è il conflitto tra sindaco, **autorità** regionale e nazionale. Il governo ha denunciato De Luca per vilipendio delle istituzioni. A ragione, secondo me, indipendentemente dall' esito del giudizio penale.

Perché non è consentito a nessuno insultare le istituzioni soprattutto se le rappresenta. Certo, la fila degli indagati dovrebbe essere più lunga, a partire da quanti oggi siedono in Parlamento grazie al costante vilipendio di tutte le **autorità** democraticamente elette, commesso per un cinico e irresponsabile tornaconto elettorale. Il Governo ha anche annullato la famigerata ordinanza sindacale che regola la gestione del traffico sullo Stretto. Bene, ha fatto bene. Anche se giuridicamente non comprendo perché abbia fatto ricorso a uno strumento eccezionale come l' annullamento governativo nei confronti di un atto 'inefficace' per legge. E forse anche 'inesistente' perché adottato in carenza assoluta di potere come correttamente dice il Consiglio di Stato nel suo parere. Sarebbe bastato certificarne l' inefficacia senza esporre le istituzioni a un lungo logorio mediatico. La risposta la fornisce lo stesso Consiglio di Stato secondo il quale l' annullamento ha uno scopo diciamo così pedagogico. Capisco la ragione politica del gesto. Infatti, se il sindaco si fosse limitato a fare ciò che gli compete, senza agitare strumentalmente una ordinanza inesistente, e cioè i controlli sul territorio comunale, magari utilizzando la banca dati come strumento facoltativo di semplificazione dei controlli obbligatori per le legge, ci saremmo risparmiati questa sgradevole pubblicità nazionale. Certo tutto si può dire del sindaco tranne che non sollevi problemi seri nel controllo della pubblica incolumità. Ma le sue buone ragioni sono sempre seppellite dai decibel dei suoi insulti e dalla sua vis polemica. Eppure il nostro presidente della Regione dovrebbe ascoltarlo, magari facendo esercizio di maggiore pazienza, perché lo stretto di Messina è uno nodo strategico nazionale che va gestito con cura sia ora, che siamo in piena fase di emergenza, che dopo, quando si dovrà ripristinare integralmente la circolazione di persone e merci. E sicuramente non basta da un lato polemizzare con il Governo nazionale e dall' altro introdurre divieti che non siano accompagnati da controlli capillari e efficienti. Né invocare a sproposito i 'pieni poteri' in base ad una norma dello Statuto siciliano caduta in desuetudine. Oggi i presidenti di Regione hanno poteri di coordinamento e di gestione della emergenza, dovuti alle competenze costituzionalmente attribuite loro in materia di sanità e di protezione civile. Basta esercitarli bene . È lecito sommessamente chiedere a tutti un cambio di passo, un abbassamento dei toni e una azione corale? Penso di sì. Spero di sì. Ad esempio, facendo funzionare la nuova **Autorità portuale** dello Stretto, i cui organi di gestione non possono operare perché solo la Regione siciliana non ha designato il proprio rappresentante in seno all' organo di





Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

stretto potrebbe, tra l' altro, svolgere il compito di garantire il transito efficiente e in sicurezza nello stretto di Messina, con il contributo di tutte le istituzioni che sono per legge presenti nel comitato di gestione. L' **Autorità portuale** potrebbe essere la sede della leale collaborazione tra Stato, Regioni (Calabria e Sicilia), città metropolitane (Messina e Reggio Calabria) nello svolgimento di un compito che è contemporaneamente di interesse nazionale e locale. Così magari il Comune e la Regione si possono dedicare con maggiore attenzione e senza i fastidiosi clamori mediatici alla cura degli interessi delle comunità di riferimento. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.

Messina, D' Alia: "Polemiche surreali e infantili, affidare la sicurezza dello Stretto all' Autorità Portuale"

L' ex ministro interviene, facendo 'ordine istituzionale, proponendo di affidare all' Autorità portuale la sicurezza nello Stretto di Messina e ricorda al governatore Musumeci, che "gli organi di gestione dell' Autorità non possono operare perché la Regione siciliana non ha designato il proprio rappresentante in seno all' organo di gestione"

" È possibile voltare pagina definitivamente? Penso di sì. Spero di sì. Ne abbiamo bisogno. Oggi più che mai. Siamo a metà del tunnel, se i dati sono veri, e poi dovremo abituarci a convivere col virus nella cosiddetta 'fase due'. Piangiamo i morti di una strage surreale e i caduti nell' adempimento di un dovere. Tutti senza degna sepoltura. È lecito pretendere da chi ci governa ad ogni livello la stretta osservanza dell' obbligo costituzionale della leale collaborazione? La risposta sarebbe scontata se non assistessimo a polemiche politiche surreali e a infantili scaricabarile come se tutto fosse sempre e comunque colpa degli altri"- a dirlo è l' ex ministro D' Alia , che prosegue: "L' esempio più attuale è il conflitto tra sindaco, **autorità** regionale e nazionale. Il governo ha denunciato De Luca per vilipendio delle istituzioni. A ragione, secondo me, indipendentemente dall' esito del giudizio penale. Perché non è consentito a nessuno insultare le istituzioni soprattutto se le rappresenta. Certo, la fila degli indagati dovrebbe essere più lunga, a partire da quanti oggi siedono in Parlamento grazie al costante vilipendio di tutte le **autorità** democraticamente elette, commesso per un cinico e irresponsabile tornaconto elettorale. Il Governo ha anche annullato la famigerata ordinanza sindacale che regola la gestione del traffico sullo Stretto. Bene, ha fatto bene. Anche se giuridicamente non comprendo perché abbia fatto ricorso a uno strumento eccezionale come l' annullamento governativo nei confronti di un atto 'inefficace' per legge. E forse anche 'inesistente' perché adottato in carenza assoluta di potere come correttamente dice il Consiglio di Stato nel suo parere. Sarebbe bastato certificarne la inefficacia senza esporre le istituzioni a un lungo logorio mediatico. La risposta la fornisce lo stesso Consiglio di Stato secondo il quale l' annullamento ha uno scopo diciamo così pedagogico. Capisco la ragione politica del gesto. Infatti, se il sindaco si fosse limitato a fare ciò che gli compete, senza agitare strumentalmente una ordinanza inesistente, e cioè i controlli sul territorio comunale, magari utilizzando la banca dati come strumento facoltativo di semplificazione dei controlli obbligatori per le legge, ci saremmo risparmiati questa sgradevole pubblicità nazionale . Certo tutto si può dire del sindaco tranne che non sollevi problemi seri nel controllo della pubblica incolumità. Ma le sue buone ragioni sono sempre seppellite dai decibel dei suoi insulti e dalla sua vis polemica . Eppure il nostro presidente della Regione dovrebbe ascoltarlo, magari facendo esercizio di maggiore pazienza, perché lo stretto di Messina è uno nodo strategico nazionale che va gestito con cura sia ora, che siamo in piena fase di emergenza, che dopo, quando si dovrà ripristinare integralmente la circolazione di persone e merci. E sicuramente non basta da un lato polemizzare con il Governo nazionale e dall' altro introdurre divieti che non siano accompagnati da controlli capillari e efficienti. Né invocare a sproposito i 'pieni poteri' in base ad una norma dello Statuto siciliano caduta in desuetudine . Oggi i presidenti di Regione hanno poteri di coordinamento e di gestione della emergenza, dovuti alle competenze costituzionalmente attribuite loro in materia di sanità e di protezione civile. Basta esercitarli bene. È lecito sommessamente chiedere a tutti un cambio di passo, un abbassamento dei toni e una azione corale? Penso di sì. Spero di sì. Ad esempio, facendo funzionare la nuova

The screenshot shows the Stretto Web website interface. At the top, there's a navigation bar with the site name and various menu items. The main content area features a news article with a video player. The article title is "Messina, D'Alia: 'Polemiche surreali e infantili, affidare la sicurezza dello Stretto all'Autorità Portuale'". Below the title is a video player showing a man speaking. To the right of the video, there's a sidebar with various news snippets and a 'Galleria' section. The article text is partially visible, starting with "L'ex ministro interviene, facendo 'ordine istituzionale, proponendo di affidare all' Autorità portuale la sicurezza nello Stretto di Messina e ricorda al governatore Musumeci, che 'gli organi di gestione dell' Autorità non possono operare perché la Regione siciliana non ha designato il proprio rappresentante in seno all' organo di gestione'".

Autorità portuale dello Stretto , i cui organi di gestione non possono operare perché solo la Regione siciliana non ha designato il proprio rappresentante in seno all' organo di gestione. Sarebbe un gesto concreto e utile perché la nuova **Autorità** dello



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

stretto potrebbe, tra l' altro, s volgere il compito di garantire il transito efficiente e in sicurezza nello stretto di Messina, con il contributo di tutte le istituzioni che sono per legge presenti nel comitato di gestione. L' **Autorità portuale** potrebbe essere la sede della leale collaborazione tra Stato, Regioni (Calabria e Sicilia) , città metropolitane (Messina e Reggio Calabria) nello svolgimento di un compito che è contemporaneamente di interesse nazionale e locale. Così magari il Comune e la Regione si possono dedicare con maggiore attenzione e senza i fastidiosi clamori mediatici alla cura degli interessi delle comunità di riferimento".

Covid-19/ UE, Protezione e salute di passeggeri e marittimi, le linee guida -Cambio degli equipaggi - Designazione dei porti

Le Linee guida per la protezione della salute e il rimpatrio dei marittimi, dei passeggeri e di altre persone a bordo delle navi. Emesse dalla Commissione Europea le misure per il contenimento della diffusione del Covid-19. BRUXELLES - La Commissione Europea ha emanato le Linee guida per la protezione della salute e il rimpatrio dei marittimi, dei passeggeri e di altre persone a bordo delle navi. Il documento contiene le misure e le indicazioni fornite agli Stati membri dell' UE. per il contenimento della diffusione del Covid-19 . In primo piano vengono evidenziate: le prescrizioni sanitarie e le raccomandazioni per il cambio degli equipaggi, la sollecitazione a tutti gli Stati membri affinché vengano designati i porti. Vediamo nel dettaglio le principali misure messe in atto. Raccomandazioni per le navi da crociera Premettendo che in risposta alla pandemia del virus COVID-19, gli operatori delle navi da crociera hanno temporaneamente sospeso le loro attività. Le Linee guida esortano le compagnie crocieristiche ad un comportamento di responsabilità nei confronti di clienti e membri dell' equipaggio. Il rientro dei passeggeri e dei marittimi è di competenza delle compagnie stesse, fino al rimpatrio dai porti

situati al di fuori dell' UE, e compresa l' organizzazione di tutte le modalità necessarie di trasporto. Chiariscono le linee guida che ciascuno Stato membro dovrebbe consentire alle proprie compagnie, battenti bandiera nazionale, ai passeggeri e all' equipaggio di sbarcare in uno dei porti del territorio nazionale e dovrebbero sostenere la compagnia crocieristica nel prendere le disposizioni necessarie per il rimpatrio e l' accesso a cure mediche adeguate. Se lo Stato di bandiera non è in grado di ospitare una nave, dovrebbe offrire assistenza agli armatori grazie ad accordi con altri Stati membri dell' UE o paesi terzi. Le disposizioni dovrebbero ridurre al minimo il tempo in cui la nave resta in mare fornendo al contempo buone infrastrutture mediche e collegamenti di trasporto per i rimpatri. Tali disposizioni dovrebbero comprendere l' agevolazione dell' attracco della nave, lo sbarco dei passeggeri, lo screening medico e il trattamento. Dovrebbero inoltre includere il rimpatrio dei passeggeri e dell' equipaggio dal porto dell' altro Stato membro dell' UE o di un paese terzo. Raccomandazioni per transito e sbarco di passeggeri ed equipaggi Gli Stati membri devono facilitare il transito dei cittadini dell' UE e dei cittadini di paesi terzi titolari di un permesso di soggiorno o di un visto per soggiorno di lunga durata che rientrano nel loro Stato membro di nazionalità o residenza. Quando le persone sbarcano dalle navi, sia da crociera che di altra tipologia, nei porti dell' UE e desiderano rientrare nel loro Stato membro di nazionalità o residenza, gli armatori delle navi da crociera dovrebbero coordinare il trasferimento, di un numero maggiore di persone, in collaborazione con le autorità nazionali dello Stato membro in cui si trova il porto e le autorità consolari locali dei paesi di nazionalità o residenza dei cittadini. Navi che vanno in disarmo Per il rimpatrio dei marittimi di quelle navi che stanno andando in disarmo, la responsabilità primaria è dell' armatore. Lo Stato di bandiera dovrebbe facilitare il rimpatrio dei marittimi a bordo di tali navi, in particolare quando non sono disponibili collegamenti di trasporto con lo Stato membro o il paese terzo. Se il membro dell' equipaggio ha una condizione che richiede assistenza medica o un' infezione sospetta o confermata di COVID-19, devono essere prese le misure necessarie (specificate nel paragrafo successivo) Cambio degli equipaggi delle navi La novità su questo tema è la designazione di porti in cui poter effettuare il cambio dell' equipaggio. Gli Stati membri dovrebbero, in coordinamento tra loro, designare vari porti nell' Unione Europea dove poter effettuare il rapido cambio dell'



equipaggio. Questi porti dovrebbero coprire tutto il territorio dell' Unione Europea ed essere ben collegati con infrastrutture di trasporto aereo e ferroviario. Inoltre gli Stati membri dovrebbero prevedere la possibilità



Corriere Marittimo

Focus

di attivare collegamenti aerei e ferroviari dedicati o regolari per garantire i collegamenti di trasporto necessari per i cambi di equipaggio. Per ridurre i rischi di trasmissione di COVID-19, gli armatori dovrebbero predisporre adeguate procedure di sicurezza a bordo quando un nuovo equipaggio prende servizio. Conformemente alle normative dell'UE, tutti i rischi devono essere valutati e devono essere messe in atto le opportune misure preventive e protettive. Esami medici dovrebbero essere eseguiti, senza procurare ritardo all'assunzione delle funzioni di bordo. Per garantire i marittimi dal rischio di infezione da COVID-19 i test dovrebbero essere fatti prima dell'imbarco. Laddove i test non sono disponibili per carenza, si dovrebbero usare i controlli della temperatura e l'analisi dei sintomi respiratori isolando il contatto con chiunque sia stato infettato da COVID-19. I porti designati I porti designati dovrebbero avere alloggi vicini dove i marittimi possano attendere l'arrivo del volo, del treno o della nave se questo non dovesse partire lo stesso giorno. Questo alloggio dovrebbe consentire di sottoporsi a 14 giorni di quarantena prima dell'imbarco e dopo lo sbarco, se lo Stato membro in questione lo richiede e, se i test non sono disponibili. I porti dovrebbero disporre di servizi medici accessibili e adeguati a disposizione dei marittimi al momento dell'imbarco, dello sbarco e durante i periodi di quarantena. Dovrebbero inoltre essere dotati di servizi di welfare accessibili. Raccomandazioni sanitarie e forniture navali I marittimi dovrebbero avere accesso a un'assistenza medica adeguata il più comparabile possibile a quella disponibile per i lavoratori a terra. Dovrebbero ricevere un rapido accesso a medicinali, informazioni e cure per qualsiasi condizione di salute che lo richieda. Sulle navi devono essere utilizzati dispositivi di protezione individuale per proteggere gli equipaggi dall'esposizione a COVID-19.

Il Nautilus

Focus

Trasporto marittimo: le misure EU in emergenza covid-19

La pandemia covid-19 ha effetti di vasta portata sul trasporto marittimo e sulle persone a bordo delle navi. Per gestire questa fase emergenziale la Commissione Europea ha predisposto le Linee guida per garantire tanto la protezione della salute e il rimpatrio dei passeggeri e lavoratori marittimi, quanto la circolazione di beni e servizi essenziali per i Paesi europei attraverso i porti. In estrema sintesi i punti salienti. Gli Stati membri sono tenuti a facilitare il transito di cittadini europei e cittadini di paesi terzi residenti in Europa per consentire il loro rientro in patria. I lavoratori con funzioni essenziali, indipendentemente dalla loro nazionalità, devono poter essere liberi di spostarsi per proseguire l'attività professionale. È responsabilità primaria degli operatori delle navi da crociera e degli armatori organizzare il rimpatrio delle persone a bordo, passeggeri e lavoratori, indipendentemente dal fatto che lo sbarco avvenga all'interno o all'esterno dell'UE. Al personale marittimo impegnato sui mercantili, indipendentemente dalla loro nazionalità, dovrebbe essere garantita la possibilità di raggiungere i porti per l'imbarco e di poter sbarcare a fine missione per tornare in patria. Solo mantenendo un normale turnover dell'equipaggio è possibile mantenere operativo il trasporto marittimo salvaguardando l'import/export delle merci e garantendo l'approvvigionamento di beni e servizi. Scarica il documento 'Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships'



Marittimi, ecco le linee guida dell'UE

La Commissione Europea ha emanato le linee guida con cui vengono forniti orientamenti sulla protezione della salute, il rimpatrio e le disposizioni di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi. Come spiegato dalla commissaria ai trasporti Adina Vălean, il documento include prescrizioni sanitarie e raccomandazioni per il cambio degli equipaggi nonché la richiesta agli Stati dell'UE di designare porti in cui possa avvenire un rapido rimpiazzo degli equipaggi, mentre le compagnie crocieristiche vengono esortate a ricordare le loro responsabilità verso i propri clienti e dipendenti. Sul tema delle crociere, si precisa che spetta alle compagnie l'onere di organizzare il rientro dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio delle navi. Tale responsabilità che può includere il rimpatrio dai porti situati al di fuori dell'UE e, in particolare, l'organizzazione di tutti i voli charter necessari o di altri mezzi di trasporto. Per Bruxelles lo Stato membro dell'UE dovrebbe consentire ai passeggeri e all'equipaggio di una nave battente bandiera comunitaria di sbarcare in uno dei suoi porti. Se la nave da crociera batte bandiera di un Paese terzo, gli Stati UE dovrebbero comunque accoglierla per ragioni umanitarie. «Le linee guida servono certamente come base per i cambiamenti che devono accadere sul campo ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell'Associazione degli Armatori Europei (ECSA) e i nostri membri lavoreranno a stretto contatto con le autorità nazionali, per verificare che la procedura stabilita negli orientamenti sia svolta e certamente trasmetteremo il nostro feedback a livello europeo». Circa 600.000 lavoratori marittimi, compresi i marittimi professionisti e il personale di bordo, lavorano su navi di proprietà dell'UE.

Focus Interventi Interviste News Esso 2019 Osservatorio Europeo » [Me](#) [in](#) [@](#) [Q](#)



The screenshot shows the 'PORT NEWS' website. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Esso 2019 Osservatorio Europeo' and social media icons. Below the navigation is a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Containership', 'Coronavirus Crociere', 'Cura del ferro', 'Europa Dazi Commerciali', 'ESPO Europa', 'Gigantismo navale GNL', 'Infrastrutture', 'Innovazione tecnologica', 'Logistica portuale', 'Porto di Livorno', 'Riforma portuale Delrio', 'Shipping', and 'Traffici marittimi'. The main content area features a photo of Adina Vălean, the EU Commissioner for Transport, with the headline 'Marittimi, ecco le linee guida dell'UE' and a sub-headline 'Rimpatri e salute'. The article text is partially visible, discussing the EU guidelines for maritime health and safety.

Nicolini, Presidente di Confetra: Governo promosso per risorse, rimandato per gli strumenti

Roma -Il commento del Presidente di Confetra, Guido Nicolini, sul DL Credito: 'Sulle modalità attuative relative all' accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese' . 'Le cifre - aggiunge - sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del PIL italiano, per dare un ordine di grandezza'. Fin qui le luci. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. 'Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al Sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l' anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto. E poi segnalo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta semplice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegnamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l' 1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l' equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo'



Confetra: Dal Dpcm boccata d'ossigeno per il settore

Redazione

Roma E' arrivata la soluzione della questione delicatissima che da settimane stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci. Lo annuncia Confetra in una nota. L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate o prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown. Una boccata d'ossigeno per il settore e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro prosegue la nota approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione. Guido Nicolini Guido Nicolini, presidente Confetra, ha commentato il provvedimento: 'Ringraziamo la ministra De Micheli e le riconosciamo di aver saputo e voluto ascoltare le indicazioni provenienti dagli operatori logistici e 'dal campo'. Un grazie anche al presidente Conte per aver accolto tale proposta in questo suo ultimo DPCM. Resta un altro tema che andrà assolutamente affrontato in vista dei prossimi provvedimenti: la necessità di accrescere le tutele operative per i corrieri espressi'.



Confetra: Dal Dpcm boccata d'ossigeno per il settore"

10 APRILE 2020 - 08:00



Roma - E' arrivata la soluzione della questione "delicatissima" che da settimane "stava impattando negativamente sul ciclo operativo del trasporto e della movimentazione delle merci". Lo annuncia Confetra in una nota.

"L'apertura dei magazzini delle imprese produttrici attualmente ferme, ci consente di riprendere consegne e trasporto di merci acquistate e prodotte entro il 22 marzo, data del primo lockdown".

"Una boccata d'ossigeno per il settore e la soluzione al problema del congestionamento crescente dei centri logistici e degli hub infrastrutturali di transito. Tra l'altro - prosegue la nota - approvvigionando le scorte, quando sarà terminato il lockdown, le imprese potranno essere immediatamente operative e riprendere la produzione".

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivo](#)



Informazioni Marittime

Focus

Tunisia-Libia, una via marittima per garantire gli scambi

I due paesi avviano un collegamento per ovviare alla chiusura delle frontiere causata dall' emergenza sanitaria

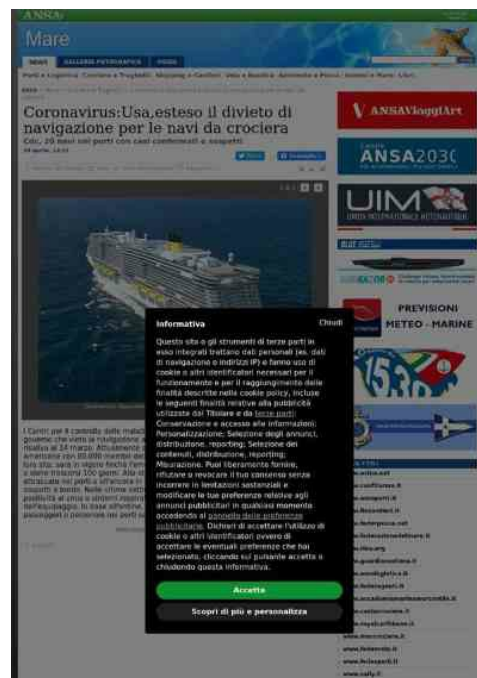
Nei prossimi giorni sarà inaugurato un collegamento marittimo settimanale tra l' Tunisia e la Libia per il trasporto merci. Lo ha annunciato il ministero tunisino dei Trasporti, spiegando che il servizio è necessario per le esigenze di interscambio commerciale dopo la chiusura delle frontiere a causa dell' emergenza coronavirus. La nuova linea commerciale, riferisce Libya Herald , collegherà Sfax a Tripoli . Il ministero dei Trasporti tunisino ha inoltre spiegato che l' amministrazione del porto di Sfax illustrerà agli interessati le procedure da seguire per garantire il trasporto delle merci in Libia ed il flusso di esportazioni tra i due paesi.



Coronavirus:Usa,esteso il divieto di navigazione per le navi da crociera

Cdc, 20 navi nei porti con casi confermati o sospetti

I Centri per il controllo delle malattie (Cdc) negli Stati Uniti hanno esteso l'ordine del governo che vieta la navigazione a tutte le navi da crociera. Il precedente ordine risaliva al 14 marzo. Attualmente sono 100 le navi da crociera al largo delle coste americane con 80.000 membri dell' equipaggio a bordo. Il divieto, spiegano i Cdc sul loro sito, sarà in vigore finchè l'emergenza nazionale da coronavirus non sia superata o siano trascorsi 100 giorni. Allo stato attuale sono almeno 20 le navi da crociera attraccate nei porti o all' ancora in acque americane con casi di coronavirus accertati o sospetti a bordo. Nelle ultime settimane almeno 10 navi hanno segnalato casi di positività al virus o sintomi respiratori o simili all' influenza in passeggeri o membri dell' equipaggio. In base all' ordine, non potranno quindi essere fatti sbarcare passeggeri o personale nei porti se non sotto la direzione delle autorità.(ANSA).



Decreto anti-virus, misure più restrittive per le navi passeggeri

Redazione

Roma Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono sospesi i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana. Lo prevede la bozza del Dpcm che proroga le misure restrittive anti-pandemia. È fatto divieto a tutte le società di gestione, agli armatori ed ai comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera di imbarcare passeggeri in aggiunta a quelli già presenti a bordo, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al termine della crociera in svolgimento. Assicurata l'esecuzione di tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte dalle competenti Autorità, tutte le società di gestione, gli armatori ed i comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera provvedono a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto di fine crociera qualora non già sbarcati in precedenti scali. In particolare, al momento dello sbarco nei porti italiani: a) i passeggeri aventi residenza, domicilio o dimora abituale in Italia sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposte alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso la residenza, il domicilio o la dimora abituale in Italia. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalare tale situazione con tempestività all'Autorità sanitaria per il tramite dei numeri telefonici appositamente dedicati; b) i passeggeri di nazionalità italiana e residenti all'estero sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio e sono sottoposti alla sorveglianza sanitaria e all'isolamento fiduciario per un periodo di quattordici giorni presso la località da essi indicata all'atto dello sbarco in Italia al citato Dipartimento; in alternativa, possono chiedere di essere immediatamente trasferiti per mezzo di trasporto aereo o stradale presso destinazioni estere con spese a carico dell'armatore.



Decreto anti-virus, misure più restrittive per le navi passeggeri

10 APRILE 2020 - 08:00



Roma - "Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, sono sospesi i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana". Lo prevede la bozza del Dpcm che proroga le misure restrittive anti-pandemia. È fatto divieto a tutte le società di gestione, agli armatori ed ai comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera di imbarcare passeggeri in aggiunta a quelli già presenti a bordo, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e sino al termine della crociera in svolgimento. Assicurata l'esecuzione di tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte dalle competenti Autorità, tutte le società di gestione, gli armatori ed i comandanti delle navi passeggeri italiane impiegate in servizi di crociera provvedono a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto di fine crociera qualora non già sbarcati in precedenti scali".

In particolare, al momento dello sbarco nei porti italiani: a) i passeggeri aventi residenza, domicilio o dimora abituale in Italia sono obbligati a comunicare immediatamente il proprio ingresso in Italia al

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Marittimi, Uiltrasporti: settore in piena tempesta

ROMA Siamo molto preoccupati per le navi ferme nei porti a causa dell'emergenza sanitaria Covid-19, che hanno messo a terra migliaia di marittimi, molti dei quali non coperti dagli ammortizzatori sociali previsti dagli ultimi decreti della Presidenza del Consiglio. Così il segretario generale, Claudio Tarlazzi, e il segretario nazionale, Paolo Fantappiè, della Uiltrasporti, che proseguono: È urgente un segnale preciso del Governo, che metta risorse economiche specifiche per il settore marittimo già a partire dal prossimo decreto legge di Pasqua, con un pacchetto che copra tutti i marittimi oggi senza lavoro, rifinanziando il Fondo Solimare la cui dotazione attuale è insufficiente, ed individuando aiuti specifici per coloro che non ne potranno usufruire, senza escludere un eventuale ricorso agli ammortizzatori sociali tradizionali. Contestualmente auspichiamo che vengano individuati anche aiuti economici per le imprese armatoriali, per impedire che alla ripresa delle attività si registri un'importante contrazione occupazionale in un settore strategico per gli spostamenti delle persone, i rifornimenti alle isole e l'economia reale del Paese. Infine, continuiamo ad essere ancora preoccupati per Tirrenia CIN, che nonostante l'accordo con i commissari di Tirrenia AS, ha confermato la chiusura degli uffici di Napoli, mentre sulla stampa quotidianamente appaiono notizie di gravi problemi finanziari del gruppo Onorato, da cui aspettiamo ancora delucidazioni urgenti. A luglio prossimo scadrà la continuità territoriale con Sardegna, Sicilia e Tremiti e ancora attendiamo dal Governo i chiarimenti necessari sul come si concretizzerà la nuova gara di assegnazione delle tratte e soprattutto come vi sarà coniugata la clausola sociale, che deve garantire l'occupazione ed il salario di tutti i marittimi di Tirrenia CIN.



Federagenti: 'navi e rispetto delle leggi' | La Gazzetta Marittima

ROMA Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni anche pur vaga concezione dello Stato di diritto. A intervenire direttamente sul tema delle navi da crociera battenti bandiera italiana alle quali diverse istituzioni locali, per altro non competenti sulle tematiche marittime, vorrebbero vietare l'attracco nei porti italiani, è il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che fa eco al recente appello alla solidarietà lanciato dall'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, e alla ribadita necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane. Il decreto della Presidenza del Consiglio ricorda Duci varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. È ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo. Apprezziamo la diplomazia del comandante generale e le azioni di coordinamento della ministra De Micheli, ma mi chiedo perché un cittadino che violi l'obbligo di restare a casa introdotto dal Governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l'importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l'applicazione di una legge nata nello stesso contesto. Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali conclude il presidente di Federagenti che coralmemente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza, invitiamo le Istituzioni, siano esse Regioni, sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro che in questi giorni è già abbastanza difficile e complesso. Di tutto, questi uomini hanno bisogno, meno che di discussioni e conflitti di competenze.



CoVid-19 e nuove politiche economiche

Cari lettori, Ci scusiamo con Voi per esserci occupati di una materia che non è nel programma della linea editoriale di Sistemi di Logistica. Ce ne siamo occupati con l'intervista al Dott. Paolo Antonio Ascierio, sul tema della Sanità, in particolare come affrontare in maniera terapeutica la patologia da Covid-19. I motivi sostanziali, che ci hanno portato a questa decisione sono fondamentalmente due: il primo è che molti amici del Nord Italia, duramente colpiti dal virus in termini di contagi e decessi, ci chiedevano dell'evoluzione della sperimentazione del farmaco approvato dall'AIFA, in particolare del TOLICIZUMAB, e lo chiedevano come maggiore auspicio dell'efficacia del farmaco stesso. Il secondo motivo è stato quello che nel corso di un dibattito tra gli esperti che si stanno occupando della Macroregione del Mezzogiorno Mediterraneo, di ritenere la Sanità quale settore prioritario, in quanto è convinzione di tutti che l'aggressione microbiologica in un sistema globale, diventerà sempre più agguerrita per la molteplicità di malattie, che nel mondo occidentale non sono affatto o poco conosciute. La nostra convinzione non fa premio sulla nostra impreparazione ad affrontare un così complesso e specialistico settore, ma grazie alla collaborazione del Dott. Franco Montanaro, infettivologo e gastroenterologo, nonché componente del Gruppo di lavoro per la Macroregione del Mezzogiorno Mediterraneo, è stato possibile ottenere l'intervista al Dott. Paolo Antonio Ascierio che riportiamo fedelmente. L'articolo di Pasquale Persico, di cui pubblichiamo uno stralcio con l'impegno di pubblicare il contributo completo sul prossimo numero di Sistemi di Logistica, unitamente ad altri contributi che si collegano a quanto da lui sostenuto sul ruolo delle infrastrutture strategiche. Nel solco degli studi del Gruppo di lavoro, egli cerca di individuare quale politica economica di sviluppo è possibile trasferire alle nuove generazioni, e pone un interrogativo sulla nuova governance che è necessario definire, al fine di rattoppare un'economia sfilacciata e ritrovare lo spirito per proiettare il Paese in una dimensione strategica e non più congiunturale. Fino ad oggi abbiamo avuto le spalle attaccate all'Europa, ma i piedi non siamo ancora riusciti a bagnarli nel Mediterraneo. La Macroregione del Mezzogiorno Mediterraneo, si pone l'obiettivo, come abbiamo già precedentemente sottolineato, di ridare fiato al Paese, traguardando i confini economici, culturali, etc., partendo da una premessa che il Mezzogiorno e per esso il Paese, ha bisogno di una nuova politica di sviluppo attraverso il rafforzamento degli scambi commerciali, culturali, energetici con i Paesi Africani della sponda del Mediterraneo e del Medio Oriente. In questa prospettiva è necessario rafforzare le nostre relazioni politiche con questi Paesi, tenendo conto che i Paesi europei guardano nella stessa direzione, avendo preso atto che l'unico continente che può intercettare i processi della globalizzazione è il continente Africano! In questa Newsletter accogliamo con piacere la notizia della lettera indirizzata al Governo a firma di Cosimo Inferrera, che ha fatto partire il movimento siciliano del nuovo Meridionalismo Mediterraneo. ROCCO GIORDANO



LA NUOVA POLITICA ECONOMICA EUROPEA

La nuova politica economica europea ha bisogno di una riflessione profonda, le scorciatoie non portano lontano, questo è un appunto di un settantacinquenne per i giovani economisti Tortuga. Molto interessante è l'iniziativa di Tortuga, un think tank composto da giovani professionisti e studenti di economia. Ci pensiamo noi. Dieci proposte per far spazio ai giovani in Italia edito da Egea. Il volume ruota intorno a tre questioni considerate maggiormente significative da una prospettiva giovanile: welfare, scuola e mercato del lavoro. L'ambiente e l'immigrazione sono stati trascurati perché l'obiettivo non è quello di tracciare una esaustiva analisi politico-economica del presente, ma piuttosto focalizzarsi su alcuni argomenti concreti che riguardano i giovani al fine di proporre delle soluzioni.

La critica, ed il mio suggerimento, riguarda l'impossibilità di tenere separati questi argomenti; la pandemia Coronavirus avvolge come un uragano l'intero globo e rende interconnesso ogni singolo problema da affrontare; pensare di elaborare una politica economica nazionale per i giovani senza un'attenzione a quanto avverrà a livello globale, in termini di crisi dell'economia e del sociale, aumenta il rischio di non toccare il grande tema aperto sul come ripartiremo. Quello che avvenne in Irlanda non avvenne in Inghilterra, questa citazione ci consente di affermare che quando a livello globale e nazionale, le catene del valore sono molto estese, sia dei beni materiali che dei beni immateriali, le politiche dei singoli Paesi sono fortemente inefficaci; e per l'Italia il debito contratto ed in forte aumento, con la finanza internazionale, e (non solo con le banche europee), e per questo aggrava la possibilità di pensare che i problemi proposti dai giovani possano camminare dentro una visione parziale dei settori di intervento. Il dopo pandemia farà scoppiare l'attuale sistema di Welfare perché è entrato in campo il diverso concetto di Welfare, cioè un sistema del Welfare che è sulla protezione, soprattutto, di chi ha accumulato il diritto alla pensione ed è più protetto su altri diritti, e pertanto finisce per escludere una fascia di persone che per le condizioni storiche del mercato del lavoro italiano sarà costretta ad essere sempre nella fascia di povertà, ed i giovani apparterranno fortemente a questa categoria. I sistemi di Welfare dei Paesi dell'Euro Zona, leggiamo, hanno un'efficacia maggiore di circa 6 punti percentuali nella riduzione della povertà rispetto a quella italiana, in cui i benefici sono composti in modo tale da non proteggere adeguatamente famiglie e bambini e spesso non riescono a raggiungere la platea delle persone effettivamente in difficoltà economiche. Emerge proprio in questo periodo di crisi profonda la necessità di far riferimento ad un nuovo concetto di Welfare di popolazione che includa più diritti non solo quelli connessi al reddito, ed al reddito di cittadinanza. Il nuovo concetto deve tenere insieme diritto alla salute, connesso al diritto all'ambiente, diritto all'istruzione connesso all'accesso ai nuovi media, diritto al lavoro connesso ai temi dell'equità sociale, diritto all'abitare in luoghi dove il debito ecologico del territorio non sia altissimo, (vedi il caso di Taranto). Vi sono poi tanti altri diritti ai beni immateriali che introducono temi complessi sulla nuova urbanità desiderata. Bisogna definire le infrastrutture strategiche nella nuova visione di politica economica europea. E' necessario in primo luogo fare un salto di scala in termini di efficacia ed efficienza, delle politiche di intervento collegandosi alla nuova domanda di beni universali pubblici e privati, materiali ed immateriali (cultura, istruzione, etc.), mostrando capacità di indirizzo e di gestione efficiente. Sarà un merito del Coronavirus se riusciamo a far nascere una politica di sviluppo dallo sguardo lungo, anche e forse, era già maturato il tempo storico; un coro dai movimenti aveva sollevato un tema delle disuguaglianze e del debito ecologico, anticipando con diversa



enfasi lo slogan nessuno si salva da solo. Oggi è evidente, anche il Paese più forte ed apparentemente più attrezzato rispetto



ai temi emersi, non riesce ad avere un controllo sull'economia e la finanza, e quindi rimane un Paese debole nel proporre ricette di politica economica credibili. I proclami scomposti di alcuni Paesi, come Usa e GB, sono ancora forgiati su una nostalgia legata alla loro moneta forte. Ma proprio questa debolezza rilevata e storica permette di immaginare un nuovo ruolo per l'Europa Continentale ma anche dialogante con il Mediterraneo e l'Oriente. Entrare nella storia prefigurando una nuova storia futura aperta, dialogante, va poggiata su nuove ipotesi di concordia tra Stati, e questa non è una rotta azzardata. Questa esigenza è primaria, per associare la capacità di generare valori (prezzi) riconoscibili ed associabili alle nuove prospettive di politiche globali più orientate a correggere direzioni che oggi appaiono non più tollerabili (anarchia ambientale, esplosione delle disuguaglianze, sottrazioni dei diritti universali). 1 *Vedi gli articoli pubblicati sulla Voce.info del 07/04/2020 E. Giovannini, Quel capitale da ricostruire nell'UE e del 31/03/20 A. Boitani R. Tamborini, Corona Bond Titolo di cittadinanza europea PASQUALE PERSICO

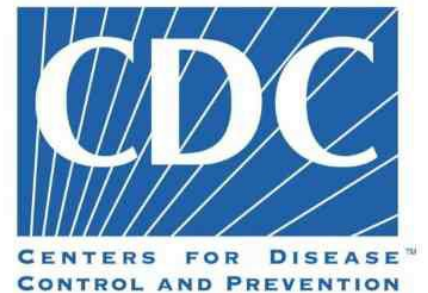
US extends 'no sail' order for cruise ships, potentially to mid-July or until coronavirus emergency ends

The US Centers for Disease Control and Prevention extended its 'no sail' order for cruise ships, stating that 'Cruise ship travel markedly increases the risk and impact of the COVID-19 outbreak within the United States.'

Anne Kalosh

100 more days or until order lifted or health emergency ends This order will remain in effect until the earliest of these: the expiration of the secretary of health and human services' declaration that COVID-19 constitutes a public health emergency, the CDC director rescinds or modifies the order based on specific public health or other considerations, or 100 days from the order's publication in the Federal Register. The CDC's initial 'no sail' order, on March 14, had a 30-day period. The day before, all Cruise Lines International Association member lines had agreed to voluntarily stop sailings from/to US ports . 'We are working with the cruise line industry to address the health and safety of crew at sea as well as communities surrounding US cruise ship points of entry,' CDC Director Robert Redfield said Thursday in announcing the extension. Travel restrictions on foreign nationals who had recently been to China and Europe and a 30-day period of social distancing and other measures to contain and mitigate the spread of the virus have been a critical component of the US COVID-19 response, the CDC said, adding 'but despite these efforts, cruise ship travel markedly increases the risk and impact of the COVID-19 outbreak within the United States. 20 ships in US waters with known or suspected cases In recent weeks, at least 10 cruise ships reported crew or passengers tested positive or experiencing respiratory symptoms or influenza-like illness. Currently, there are approximately 100 cruise ships at sea off the East Coast, West Coast and Gulf Coast, with nearly 80,000 crew aboard. Additionally, CDC is aware of 20 cruise ships at port or anchorage in the US with known or suspected COVID-19 among the crew. Crew complexities The CDC cited several public health concerns when crew members become ill: Safely evacuating, triaging and repatriating cruise ship crew has 'involved complex logistics, incurs financial costs at all levels of government and diverts resources away from larger efforts to suppress or mitigate COVID-19. The addition of further COVID-19 cases from cruise ships also places healthcare workers at substantial increased risk.' Medevacs in 'dire need' The CDC said the US government remains committed to humanitarian medical evacuations for individuals in dire need of life-saving support. Earlier, the US Coast Guard's Southeast District had advised cruise operators to be prepared to care for individuals with influenza-like illnesses on board for an 'indefinite period of time.' The CDC, USCG and the Department of Homeland Security have been working with the industry to determine the most appropriate public health strategy to limit the impact of COVID-19 at ports of entry. Besides CLIA lines' voluntary suspension of service, the industry has since been working to build an illness response framework to combat COVID-19 on ships with crew remaining on board and at sea. Develop plans with limited reliance on government support The CDC's new order requires cruise ships within US waters to develop a comprehensive, detailed operational plan approved by CDC and USCG to address the pandemic 'through maritime-focused solutions, including a fully implementable response plan with limited reliance on state, local and federal government support.'

Seatrade
Cruise News



US extends 'no sail' order for cruise ships, potentially to mid-July or until coronavirus emergency ends

Anne Kalosh | Apr 10, 2020

The US Centers for Disease Control and Prevention extended its 'no sail' order for cruise ships, stating that 'Cruise ship travel markedly increases the risk and impact of the COVID-19 outbreak within the United States.'

100 more days or until order lifted or health emergency ends

This order will remain in effect until the earliest of these: the expiration of the secretary of health and human services' declaration that COVID-19 constitutes a public health emergency, the CDC director rescinds or modifies the order based on specific public health or other considerations, or 100 days from the order's publication in the Federal Register.

