



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Primo Piano

04/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	7
<hr/>			

Esposito propone nuova strategia dei trasporti

Trieste

04/05/2020	FerPress		9
<hr/>			
Trieste Marine Terminal: Trieste rivendica autonomia per diventare porta sud d' Europa. Torna dibattito su adesione a Belt & Road Initiative			
04/05/2020	Informare		11
<hr/>			
Il porto di Trieste rilancia il proprio ruolo di porta Sud dell' Europa			
04/05/2020	Informatore Navale		12
<hr/>			
Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta sud d'Europa.			
04/05/2020	Informazioni Marittime		14
<hr/>			
Porto di Trieste autonomo dalla Belt & Road. Il dibattito			
04/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	16
<hr/>			
Ruolo strategico di Trieste Marine Terminal			
04/05/2020	portoravennanews.com		18
<hr/>			
"Trieste? Porto europeo sottovalutato dallo Stato"			
04/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	19
<hr/>			
Trieste, autonomia per diventare la porta sud d' Europa			
04/05/2020	Sea Reporter		20
<hr/>			
Il porto Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta sud d' Europa			
04/05/2020	Transportonline		22
<hr/>			
Porto Trieste, ripresi contatti con la Cina per Mou			

Venezia

05/05/2020	Il Gazzettino Pagina 38	<i>ELISIO TREVISAN</i>	23
<hr/>			
Fanghi, Vtp batte l' Autorità Portuale			
05/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 31		25
<hr/>			
Carotaggi per il canale Vittorio Emanuele il Tar dà ragione alla richiesta di Vtp			
05/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33		27
<hr/>			
Parcheggio nel Porto al via i primi lavori Proteste dei comitati			
05/05/2020	Il Gazzettino Pagina 40	<i>DIEGO DEGAN</i>	28
<hr/>			
Ponte dei Saloni, il Porto avvia una nuova verifica			
05/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 37		29
<hr/>			
Lavori sul ponte del Musichiere sopralluogo e accuse incrociate			

Savona, Vado

05/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41	<i>ELENA ROMANATO</i>	30
<hr/>			

Costa Crociere, stop fino al 30 giugno viaggi sospesi e cassa integrazione

04/05/2020	Corriere Marittimo		31
Accesso a Vado Gateway più facile con la nuova app per l' autotrasporto			
04/05/2020	Informatore Navale		32
Vado Gateway lancia 'APMT TERMPoint Appointments', App per facilitare l'accesso degli autotrasportatori ai Reefer e Container Terminal			
04/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	33
Vado Gateway lancia app per facilitare accesso			
04/05/2020	shipmag.it		34
Vado Gateway lancia l'app gratuita per velocizzare i temi di ingresso dei Tir al terminal			
04/05/2020	shippingitaly.it		35
A Vado Ligure dematerializzato l'accesso dei camion alle banchine			
04/05/2020	Transportonline		36
Vado Gateway lancia "APMT TERMPoint Appointments", app per gli autotrasportatori			

Genova, Voltri

05/05/2020	Il Secolo XIX	Pagina 15	37
Il ritorno di Danesi: sua la presidenza di Psa Italia			
04/05/2020	shipmag.it		38
Terminal, Danesi di nuovo in sella: sarà il nuovo presidente di Psa Italia			
05/05/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	39
Fase 2, la Liguria c'è commercio e aziende provano a sfidare la crisi			

La Spezia

04/05/2020	Lloyd's List		41
Felixstowe and La Spezia bear brunt of blanked sailings			
04/05/2020	Informare		42
La Spezia, Tanger Med e Damietta saranno i porti più colpiti dalla crisi nel secondo trimestre			
04/05/2020	shipmag.it	Redazione	43
Sea-Int: blank sailings nel Med. Spezia, Tangeri e Damietta i porti più colpiti con il meno 40% di scali nel secondo trimestre			

Ravenna

05/05/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 10	ANDREA TARRONI	44
Il "bazooka" di Rossi dall' Autorità portuale lavori per 40 milioni				
04/05/2020	FerPress			46
Porto Ravenna: importante finanziamento europeo per rendere ancora più green lo scalo				
04/05/2020	Informazioni Marittime			47
Ravenna, mezzo milione per un porto più green				
04/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione		48
Finanziamento Ue per il porto di Ravenna				
04/05/2020	portoravennanews.com			49
Finanziamenti europei per il porto green				
05/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 40		50
Berkan B, riparte il recupero del relitto affondato in pialassa				

Livorno

05/05/2020	Il Tirreno	Pagina 27		51
Porto, gran frenata dei traffici In aprile raddoppia il calo				

05/05/2020	Il Tirreno Pagina 27	53
<hr/>		
05/05/2020	Il Tirreno Pagina 20	54
<hr/>		
05/05/2020	Il Tirreno Pagina 20	56
<hr/>		
05/05/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 45	57
<hr/>		
04/05/2020	lanazione.it <i>IL TELEGRAFO</i>	58
<hr/>		
04/05/2020	FerPress	59
<hr/>		
04/05/2020	Messaggero Marittimo <i>Veziò Benetti</i>	61
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

05/05/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	62
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/05/2020	Corriere Adriatico Pagina 13	63
<hr/>		
05/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 5	64
<hr/>		
04/05/2020	(Sito) Adnkronos	65
<hr/>		
04/05/2020	Ancona Today	66
<hr/>		
04/05/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	67
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/05/2020	Il Messaggero (ed. Viterbo) Pagina 36	68
<hr/>		
04/05/2020	ilmessaggero.it	69
<hr/>		

Napoli

05/05/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 23	70
<hr/>		
04/05/2020	Informare	72
<hr/>		
04/05/2020	Informazioni Marittime	74
<hr/>		

04/05/2020	Messaggero Marittimo	Vezio Benetti	75
<hr/>			
04/05/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	76
<hr/>			
04/05/2020	Portnews		78
<hr/>			
04/05/2020	shipmag.it		79
<hr/>			
04/05/2020	shippingitaly.it		81
<hr/>			

Salerno

05/05/2020	La Città di Salerno Pagina 18		83
<hr/>			
04/05/2020	Informazioni Marittime		84
<hr/>			
04/05/2020	shipmag.it	Redazione	85
<hr/>			
04/05/2020	Transportonline		86
<hr/>			
04/05/2020	Anteprima 24		87
<hr/>			

Bari

04/05/2020	iltempo.it	CARLO ANTINI	88
<hr/>			
04/05/2020	In Tv	ENZO CROCE	89
<hr/>			
04/05/2020	larepubblica.it (Bari)		90
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

05/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 29		91
<hr/>			
05/05/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 21		92
<hr/>			
04/05/2020	Il Dispaccio		93
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

05/05/2020	Giornale di Sicilia Pagina 2		94
<hr/>			
04/05/2020	Messina Ora	REDAZIONE SPORT	95
<hr/>			

04/05/2020	Stretto Web	97
Fase 2, la lettera di Messina in Azione a Cateno De Luca: "Basta ingannare i cittadini"		

Augusta

05/05/2020	La Sicilia Pagina 10	99
Sicilia, i porti reggono alla pandemia		

Focus

04/05/2020	Affari Italiani	101
Coronavirus, fase 2: crociere Costa sospese fino al 30 giugno 2020		
04/05/2020	Ansa	102
Crociere: Costa prolunga la stop fino al 30 giugno		
04/05/2020	Informare	103
Costa Crociere annuncia l' ulteriore sospensione delle sue crociere sino al 30 giugno		
04/05/2020	Informazioni Marittime	104
Costa Crociere sospende attività fino a giugno		
04/05/2020	Portnews	105
Usa: un commissario per le crociere		
04/05/2020	Portnews	106
Asia-Europa: noli container alle stelle		
04/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i> 107
Costa, sospensione delle crociere sino al 30 giugno		
04/05/2020	shippingitaly.it	108
L'impatto del lockdown sui traffici marittimi in Italia si vede anche dallo spazio		
04/05/2020	shippingitaly.it	109
Becce (Assiterminal): 'Servono strumenti straordinari nei porti'		
04/05/2020	shippingitaly.it	111
Bandiera (Fedepiloti): 'Le navi non includano il pilotaggio fra le spese da sospendere'		
04/05/2020	Ansa	113
Porti: Pireo aumenta il piano investimenti per 350 milioni		
30/04/2020	elvigia.com	114
ESPO propone una nueva strategia a largo plazo para el transporte -		
30/04/2020	elvigia.com	115
El riesgo de insolvencia acerca a las navieras a un rescate público		
05/05/2020	interempresas.net	117
Encuesta de la CETM para conocer la situación del transporte de mercancías en el Covid-19		

Espo propone nuova strategia dei trasporti

L'attuale crisi sanitaria richiederà più di un aggiornamento

Redazione

BRUXELLES Espo propone un approccio in due fasi per una nuova strategia europea dei trasporti. Anche se dal 2011 l'Europa si trova ad affrontare molte sfide e ha definito nuove ambizioni politiche, l'attuale crisi sanitaria mondiale rischia di rovesciare le attuali realtà e strategie. La nostra economia e la nostra vita sono influenzate in quasi tutti i suoi aspetti e, sebbene possiamo sperare in una rapida ripresa, è chiaro che molte attività non saranno più come prima. Dall'inizio della crisi Covid-19, i porti europei hanno fatto tutto il possibile per garantire la continuità operativa e quindi dell'approvvigionamento. Per questo hanno attivato piani di emergenza che hanno consentito loro di restare pienamente operativi. Hanno dimostrato, più che mai, il loro ruolo di infrastrutture essenziali, consentendo la fornitura dei prodotti di prima necessità. Sebbene gli scali siano pronti ad adattarsi ad una mutata realtà, in questo momento non è ancora chiaro quanto tempo durerà l'attuale situazione economica e sociale in Europa, quanto gravi saranno gli impatti o quali sforzi saranno necessari per giungere a uno scenario di nuova normalità. L'impatto reale e tangibile per l'intero settore portuale sarà chiaro solo a partire dal secondo trimestre di quest'anno. Pertanto, Espo ritiene che, in assenza di informazioni sulla durata e sull'impatto dell'attuale crisi, sia ora impossibile mettere le basi per una EU Transport Strategy a lungo termine. Quindi Espo propone un approccio in due fasi: I porti europei ritengono che la prima priorità dell'Europa debba essere quella di sviluppare un piano di ripresa che contribuisca a superare questa crisi. Dovrebbe individuare misure e strumenti per la ripresa dell'Europa che rimetta in carreggiata l'economia e le società europee il più presto possibile, garantendo al contempo che questo avvenga in modo sicuro. In assenza di un vaccino o di un trattamento farmaceutico, una parte essenziale delle misure di ripresa a breve termine deve essere incentrata sul riavvio delle attività economiche, compresi i trasporti, e sul comportamento sociale, basato sulla coesistenza con il Covid-19 e le necessarie misure per limitare i rischi di diffusione del virus che prevedano il distanziamento sociale. Sarà inoltre importante che le politiche e gli strumenti finanziari esistenti per i progetti infrastrutturali nei porti, in particolare il Connecting Europe Facility (CEF), possano essere ulteriormente rafforzati per garantire che settori resilienti come quello portuale possano riprendere rapidamente dopo la crisi e proseguire gli investimenti già previsti. In tal senso, portare avanti le richieste CEF già pianificate, potrebbe essere un modo per stimolare gli investimenti nei porti e consentire loro di svolgere ulteriormente il ruolo di motori di crescita. Durante questa prima fase, l'impatto della crisi e le misure europee e nazionali devono essere valutati per avere un quadro realistico del bilancio disponibile per l'attuazione di nuove strategie ed ambizioni. In una seconda fase, non appena la crisi si stabilizzerà e si stabilirà la nuova normalità, dovrebbe iniziare la discussione su una nuova strategia per i trasporti, che stabilirà obiettivi, ambizioni ed iniziative a lungo termine per il settore europeo dei trasporti. Integrando le conseguenze e le lezioni apprese in questo periodo e basandosi sulla nuova realtà post-crisi. Sebbene politiche efficaci, come quella europea in materia di infrastrutture per i trasporti, non debbano essere messe in discussione, mentre sfide importanti come il cambiamento climatico dovrebbero rimanere intatte, è chiaro che l'attuale crisi da Covid-19 richiederà risposte a



nuove sfide e domande: il ruolo critico dei trasporti, dei porti e delle supply chain è sufficientemente garantito nella politica europea dei trasporti? Il distanziamento sociale nei trasporti sarà una misura a breve termine o parte della nuova normalità? Quali delle attuali misure che consentono il trasporto senza contatti e l'utilizzo di soluzioni digitali dovrebbero essere ulteriormente sviluppate e diventare parte di una strategia di trasporto



Messaggero Marittimo

Primo Piano

a lungo termine? La sicurezza dei processi di digitalizzazione è sufficientemente garantita se lo smart working sarà usato in futuro? Stanno emergendo nuovi modelli di supply chain, il reshoring e la diversificazione dei fornitori fanno parte della nuova normalità? I controlli sanitari e quelli alle frontiere, faranno parte della strategia di trasporto a lungo termine o rimarranno solo una misura di risposta alla crisi? Qual è l'impatto delle nuove strategie sanitarie ed economiche sulle infrastrutture portuali e sui programmi di investimento? L'European Sea Ports Organisation ed i suoi membri desiderano avviare una riflessione con tutti gli stakeholders e organismi decisionali dell'Ue per cercare di dare risposte chiare a tutte queste domande e di porre le basi per un sistema di trasporti sostenibile, connesso, efficiente e resiliente.

Trieste Marine Terminal: Trieste rivendica autonomia per diventare porta sud d' Europa. Torna dibattito su adesione a Belt & Road Initiative

(FERPRESS) - **Trieste**, 4 MAG - L' evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall' emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di **Trieste** come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese. Un dibattito televisivo a **Trieste** (**porto** sul quale si è focalizzato l' interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell' est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva. Il fatto che **Trieste** rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per **Trieste** - è stato evidenziato - non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l' atteggiamento dello Stato nei confronti del **porto** di **Trieste** resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al **porto**, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l' erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l' economista Giulio Sapelli, Zeno D' Agostino (Presidente dell' Autorità di sistema portuale), Davide Burani (Direttore public affairs dell' American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (Direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del **Trieste** Marine Terminal), Enrico Samer (Presidente dell' omonimo Gruppo) e Angelo Aulicino (Direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che **Trieste** dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, **porto** greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell' apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell' Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l' emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l' agroalimentare. Un ruolo strategico centrale - come emerso dal dibattito - sarà quello di TMT **Trieste** Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell' alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l' anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel **Porto** di **Trieste** e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell' Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell' Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un' analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a **Trieste**, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di **porto** aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un' identità indipendente e particolare. Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il





FerPress

Trieste

internazionale. Proprio l' emergenza potrebbe favorire un' accelerazione e uno sblocco nell' utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a **Trieste** un' applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal **porto** con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le Associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un' ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l' applicazione totale dello status di **Porto** Franco Internazionale.

Il porto di Trieste rilancia il proprio ruolo di porta Sud dell' Europa

L' emergenza potrebbe favorire un' accelerazione e uno sblocco nell' utilizzo del Porto franco internazionale La competitività del porto di Trieste e il suo ruolo nell' ambito della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica Popolare Cinese, è stata al centro di un dibattito televisivo nella città giuliana in cui si sono confrontati esperti di geopolitica e di traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. Dalla discussione è emerso come il porto di Trieste, rispetto agli altri scali portuali nazionali, rappresenti un unicum anche dal punto di vista dei traffici data la sua forte preminenza di traffico internazionale ed è stato rilevato che per Trieste i competitors non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. È stato anche osservato che, a fronte di questo ruolo, l' atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione visto che lo Stato da anni, grazie al porto, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l' erario che, se perduto da Trieste, non potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l' economista Giulio Sapelli, Zeno D' Agostino (presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**), Davide Burani (direttore public affairs dell' American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (direttore della Camera di Commercio Italia-Israele), oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (presidente dell' omonimo gruppo) e Angelo Aulicino (direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva - forse anche allettante in tema di investimenti - di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell' apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell' Est europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l' emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l' agroalimentare, nonché della strategicità del container terminal di Trieste Marine Terminal (TMT), che è oggi il principale hub container dell' alto **Adriatico** e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l' anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell' Europa **orientale** e le ricche aree del Sud Germania e dell' Austria. Si è anche discusso del Porto franco internazionale, osservando che proprio l' emergenza generata dalla pandemia di Covid-19 potrebbe favorire un' accelerazione e uno sblocco nell' utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a Trieste un' applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un' ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l' applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.



Informatore Navale

Trieste

Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta sud d'Europa.

Torna al centro del dibattito l'adesione alla Belt & Road Initiative della Cina. Indispensabile uno sforzo congiunto per il Porto Franco Internazionale Terminal TMT punta di diamante anche per i traffici sull'asse fra paesi del Centro e dell'Est Europeo e il mercato del Medio Oriente. Trieste, 4 maggio 2020. L'evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall'emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di Trieste come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese. Un dibattito televisivo a Trieste (porto sul quale si è focalizzato l'interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell'est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva.

Il fatto che Trieste rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per Trieste - è stato evidenziato - non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al porto, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l'erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (Presidente dell'Autorità di sistema portuale), Davide Burani (Direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (Direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (Presidente dell'omonimo Gruppo) e Angelo Aulicino (Direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare. Un ruolo strategico centrale - come emerso dal dibattito - sarà quello di TMT Trieste Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell'alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel Porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell'Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a Trieste, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di porto aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di





Informatore Navale

Trieste

dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del porto di Trieste: il Porto franco internazionale. Proprio l'emergenza potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco nell'utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a Trieste un'applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le Associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un'ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l'applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.

Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste autonomo dalla Belt & Road. Il dibattito

Un convegno online per inquadrare le prospettive dello scalo giuliano crocevia dei traffici tra Est Europeo e Medio Oriente

A **Trieste** torna al centro del dibattito l'adesione alla Belt & Road Initiative lanciata da Pechino, operazione di infrastrutturazione transnazionale da rivedere con spirito critico anche alla luce della firma che il governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma strategico della Repubblica popolare cinese. Nel rispetto delle norme per combattere il coronavirus, un confronto televisivo lanciato dallo scalo giuliano (**porto** sul quale si è focalizzato l'interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell'est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva. Il fatto che **Trieste** rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per **Trieste** - è stato evidenziato - non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del **porto di Trieste** resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al **porto**, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l'erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (presidente dell'Autorità di sistema portuale), Davide Burani (direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del **Trieste** Marine Terminal), Enrico Samer (presidente dell'omonimo gruppo) e Angelo Aulicino (direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che **Trieste** dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, **porto** greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare. Un ruolo strategico centrale - come emerso dal dibattito - sarà quello di TMT **Trieste** Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell'alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel **Porto di Trieste** e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell'Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a **Trieste**, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di **porto** aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un'identità indipendente e particolare. Ovviamente dal dibattito non poteva





Informazioni Marittime

Trieste

internazionale. Proprio l' emergenza potrebbe favorire un' accelerazione e uno sblocco nell' utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a **Trieste** un' applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal **porto** con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un' ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l' applicazione totale dello status di **Porto** Franco Internazionale.

Ruolo strategico di Trieste Marine Terminal

Punta di diamante nei traffici con Centro ed Est Europea oltre al Medio Oriente

Redazione

TRIESTE L'evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall'emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di Trieste come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il Governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese. Un dibattito televisivo a Trieste (porto sul quale si è focalizzato l'interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell'est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva. Il fatto che Trieste rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per Trieste è stato evidenziato non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al porto, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l'erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (presidente dell'Autorità di Sistema portuale), Davide Burani (direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (presidente dell'omonimo Gruppo) e Angelo Aulicino (direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare. Un ruolo strategico centrale come emerso dal dibattito sarà quello di TMT Trieste Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell'alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell'Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a Trieste, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di porto aperto al mondo come la storia



della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un'identità indipendente e particolare. Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del porto di Trieste: il Porto Franco Internazionale, affrontato anche di recente dal Propeller Club locale. Proprio l'emergenza potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco nell'utilizzo di questo strumento



Messaggero Marittimo

Trieste

che potrebbe consentire a Trieste un'applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un'ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l'applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.

"Trieste? Porto europeo sottovalutato dallo Stato"

Economisti, esperti di portualità, manager a confronto sullo scalo giuliano

04 Maggio 2020 - Trieste - I competitors del porto di Trieste non sono i porti italiani, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l'atteggiamento dello Stato nei confronti del porto di Trieste resta quello di cronica sottovalutazione. Questa considerazione è emersa con forza durante un dibattito televisivo, al quale hanno partecipato fra gli altri l'economista Giulio Sapelli, Zeno D'Agostino (Presidente dell'Autorità di sistema portuale), Davide Burani (Direttore public affairs dell'American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (Direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del Trieste Marine Terminal), Enrico Samer (Presidente dell'omonimo Gruppo) e Angelo Alicicino (Direttore generale di Alpe Adria). Il confronto ha focalizzato quindi il ruolo di totale autonomia che Trieste dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, porto greco ormai colonia della Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell'apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell'Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l'emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l'agroalimentare. Un ruolo strategico centrale come emerso dal dibattito sarà quello di TMT Trieste Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell'alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l'anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel Porto di Trieste e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell'Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell'Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un'analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a Trieste, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di porto aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un'identità indipendente e particolare. Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del porto di Trieste: il Porto franco internazionale. Proprio l'emergenza potrebbe favorire un'accelerazione e uno sblocco nell'utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a Trieste un'applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal porto con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le Associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un'ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l'applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.



Trieste, autonomiaper diventare la porta sud d' Europa

GAM EDITORI

4 maggio 2020 - L' evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall' emergenza virus, sta rilanciando prepotentemente il ruolo di **Trieste** come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt& Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese. Un dibattito televisivo a **Trieste** (porto sul quale si è focalizzato l' interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell' est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva. Il fatto che **Trieste** rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per **Trieste** - è stato evidenziato - non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l' atteggiamento dello Stato nei confronti del **porto di Trieste** resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al **porto**, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l' erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l' economista Giulio Sapelli, Zeno D' Agostino (Presidente dell' Autorità di sistema portuale), Davide Burani (Direttore public affairs dell' American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (Direttore della Camera di Commercio Italia-Israel) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del **Trieste** Marine Terminal), Enrico Samer (Presidente dell' omonimo Gruppo) e Angelo Alicino (Direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che **Trieste** dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, **porto** greco ormai colonia della Cina.



Il porto Trieste rivendica la sua autonomia per diventare la porta sud d' Europa

Trieste, 4 giugno 2020 -L' evoluzione anche geo-politica dello scenario internazionale, accelerata anche dall' emergenza virus, sta rilanciando il ruolo di **Trieste** come grande hub internazionale per le merci e sta tornando a sollevare forti interrogativi sulla firma che il governo italiano, unico fra tutti i governi europei, ha apposto sul programma della Belt & Road Initiative, parte integrante del programma strategico della Repubblica popolare cinese. Un dibattito televisivo a **Trieste** (**porto** sul quale si è focalizzato l' interesse di Pechino e scalo considerato la porta preferenziale di accesso ai mercati dell' est europeo accreditati di maggiori potenzialità di crescita economica e produttiva) ha acceso i riflettori su queste tematiche, facendo emergere dal confronto fra esperti di geopolitica, traffici marittimi, operatori portuali e intermodali e Autorità di sistema, alcune indicazioni importanti di prospettiva.

Il fatto che **Trieste** rappresenti un unicum nazionale anche dal punto di vista dei traffici è emerso con decisione evidenziando, nel confronto con gli altri porti nazionali, la forte preminenza di traffico internazionale. I competitors per **Trieste** - è stato evidenziato - non sono quindi i porti nazionali, ma i grandi

scali del Nord Europa e i vicini porti esteri di Koper e di Rijeka. Ma a fronte di questo ruolo, l' atteggiamento dello Stato nei confronti del **porto** di **Trieste** resta quello di cronica sottovalutazione: ed è paradossale visto che lo Stato da anni, grazie al **porto**, incassa tasse, diritti portuali, Iva sulle merci, ovvero un flusso e un beneficio per l' erario che mai potrebbe spostarsi su altri scali nazionali ma andrebbe a totale beneficio di porti e Stati esteri. Il dibattito, al quale hanno partecipato fra gli altri l' economista Giulio Sapelli, Zeno D' Agostino (Presidente dell' Autorità di sistema portuale), Davide Burani (Direttore public affairs dell' American Chamber of Commerce in Italia), Cesare Moscati (Direttore della Camera di Commercio Italia-Israele) oltre a Fabrizio Zerbini (chairman del **Trieste** Marine Terminal), Enrico Samer (Presidente dell' omonimo Gruppo) e Angelo Alicino (Direttore generale di Alpe Adria), si è focalizzato quindi sul ruolo di totale autonomia che **Trieste** dovrà tutelare, rifiutando la prospettiva (forse anche allettante in tema di investimenti) di svolgere un ruolo analogo a quello del Pireo, **porto** greco ormai controllato dalla Cina. La discussione ha quindi affrontato il tema dell' apertura commerciale a qualsiasi operatore che sia in grado di sfruttare anche la grande prospettiva di collegamento fra le economie dell' Est Europeo e un Medio Oriente che nei prossimi mesi dovrà affrontare l' emergenza connessa con la ricostruzione di interi Paesi distrutti dagli eventi bellici. Si è parlato in particolare di un netto rafforzamento dei traffici con Israele ed Egitto, anche ma non solo per l' agroalimentare. Un ruolo strategico centrale - come emerso dal dibattito - sarà quello di TMT **Trieste** Marine Terminal, che è oggi il principale hub container dell' alto Adriatico e che ha davanti a sé una importante prospettiva di ampliamento della sua capacità, diventando l' anello principale di un asse di penetrazione supportato dai diversi operatori ferroviari, nazionali, europei già operanti nel **Porto** di **Trieste** e da Alpe Adria, da e per i Paesi dell' Europa Orientale e le ricche aree del Sud Germania e dell' Austria. Nel corso del confronto, che ha fatto perno anche su un' analisi degli equilibri geopolitici in Mediterraneo, incluso il ruolo degli Stati Uniti anche a **Trieste**, sono riemerse con forza le potenzialità dello scalo giuliano a patto che mantenga la sua autonomia e quindi la vocazione storica di **porto** aperto al mondo come la storia della città ha dimostrato nei secoli con politiche di accoglienza mantenendo un' identità indipendente e particolare. Ovviamente dal dibattito non poteva restare fuori il tema storico e quasi cronico del **porto** di **Trieste**: il **Porto** franco internazionale. Proprio l' emergenza



Sea Reporter

Trieste

potrebbe favorire un' accelerazione e uno sblocco nell' utilizzo di questo strumento che potrebbe consentire a **Trieste** un' applicazione molto estesa. Gli interrogativi riguardano ora la possibilità di sviluppo di attività manifatturiere di trasformazione delle merci movimentate dal **porto** con un valore aggiunto e ricadute economiche e occupazionali sul territorio. Il progetto, al quale stanno lavorando congiuntamente tutte le Associazioni di categoria, gli operatori e il coinvolgimento di almeno un' ampia parte delle istituzioni e della politica locale, ha oggi un obiettivo preciso: l' applicazione totale dello status di Porto Franco Internazionale.

Transportonline

Trieste

Porto Trieste, ripresi contatti con la Cina per Mou

Si lavora a export vini. Grande solidarietà cinese. Sono ripresi nei giorni scorsi i contatti con i manager cinesi per lo sviluppo della filiera del vino in Cina, dopo l'interruzione causata dal Coronavirus, mentre sono invece ancora sospesi i progetti di sviluppo ferroviario nel porto con investimenti cinesi e la realizzazione del piano industriale di una piattaforma logistica a Kosice (Slovacchia). Lo ha detto Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste, rispondendo a una domanda nel corso di un incontro in videoconferenza sul porto di Trieste organizzata dalla associazione Luoghi comuni. Il riferimento è al trihub, i tre Mou (Memorandum of understanding) che lo scalo giuliano aveva siglato con la China Communication Construction Company (CCCC) lo scorso anno a Roma. "Quel che si è seminato, pur in situazione molto complessa va avanti e i rapporti non sono cessati", ha proseguito Sommariva. Inoltre, poche settimane fa, "quando noi del Porto siamo stati in emergenza in modo drammatico, senza disponibilità di mascherine, c'è stato un aiuto concreto" da parte dei partner cinesi, "e anche questo ha permesso di non interrompere la sua attività. E' un elemento che va valorizzato, per me la solidarietà concreta conta".



Fanghi, Vtp batte l' Autorità Portuale

'Il Tar dà ragione alla società che gestisce la Marittima: i canali si possono scavare anche senza il nuovo Protocollo Venice Terminal Passeggeri vuole sbloccare le caratterizzazioni del Vittorio Emanuele per realizzare il nuovo accesso delle crociere

PORTO MESTRE Vtp, la società che gestisce la Marittima per le crociere e che quest' anno, se non fosse stato per la pandemia da coronavirus, avrebbe battuto il record dei record con 1 milione e 900 mila passeggeri, ha battuto intanto l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) e il Piopp, cioè il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (ex Magistrato alle acque). PRECEDENTE PER LO SCAVO E questa vittoria, salvo appelli delle controparti, si presenta pure come un clamoroso precedente per l' intera faccenda dello scavo dei canali portuali che, secondo l' Adspmas, è bloccato per colpa del Governo che da oltre un anno continua a non approvare il nuovo Protocollo fanghi (che dovrà indicare le tipologie di sedimenti e stabilire la loro maggiore o minore pericolosità) e del nuovo Piano morfologico della laguna (che stabilirà dove mettere i fanghi per ridisegnare le barene). Un precedente secondo il quale, a quanto stabiliscono i giudici della prima sezione del Tar, i canali si possono scavare lo stesso perché le ultime norme europee e italiane lo consentono. Vtp ha, dunque, battuto Porto e Provveditorato ottenendo che, ora, entro 90 giorni devono rispondere alla sua richiesta: sin dal 2018, quando presentò la prima domanda, ha intenzione di effettuare la caratterizzazione dei fanghi del canale Vittorio Emanuele III, quello che dal canale dei Petroli porta alla Marittima, più volte indicato, dalle istituzioni locali, dal ministero dei Trasporti e pure dal Pd, oltre che dal Comitato del 2017, come l' alternativa al bacino di San Marco e al canale della Giudecca. Porto e Provveditorato potranno anche rispondere no, ossia che Vtp non può fare le caratterizzazioni, ma devono comunque dare una risposta altrimenti sarà nominato un commissario ad acta che provvederà al posto loro, e in ogni caso per dire no dovranno motivarlo molto bene dato che tutte le eccezioni proposte sono state bocciate dal Tar: in particolare sostenevano che le caratterizzazioni sono di competenza dell' Adspmas che, però, non può farle perché manca il Protocollo fanghi; il Tar ha risposto, invece, che Vtp è competente perché è concessionaria dei servizi di assistenza ai passeggeri per il Porto di Venezia, ed è quindi interessata all' individuazione di soluzioni di accesso alternative all' utilizzo del Canale della Giudecca che, secondo il decreto Clini-Passera del 2012, non può più essere attraversato da navi da crociera. 70 MILIONI DI EURO Dopodiché, se Vtp otterrà l' autorizzazione, partirà subito con le caratterizzazioni per capire quale grado di inquinamento abbiano i fanghi del canale Vittorio Emanuele III perché, una volta stabilito questo, troverà i luoghi più adatti in laguna dove sistemarli e avvierà i lavori per riportare la profondità di quel canale ai livelli previsti dal Piano regolatore portuale del 1965 tutt' ora in vigore. Perché Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) intende fare tutte queste cose? Perché, in attesa che si risolva questa faccenda della battaglia sulle caratterizzazioni, lo scorso 30 ottobre ha presentato al Piopp un progetto per realizzare due banchine per le navi da crociera più grandi (oltre i 300 metri di lunghezza) nel canale industriale Nord di Marghera, insomma per realizzare il progetto dell' ex assessore all' Urbanistica del Comune, Roberto D' Agostino, quello rinnovato nel 2017 che prevede appunto le due banchine a Marghera e il passaggio delle navi medio grandi (entro i 295 metri di lunghezza) per il canale Vittorio Emanuele III fino

ELISIO TREVISAN



all' attuale stazione Marittima. In tutto 70 milioni di euro, più i costi delle caratterizzazioni, tutto a spese di Vtp, la società costituita



Il Gazzettino

Venezia

dagli operatori portuali riuniti in Finpax al 22,18%, Save aeroporto al 22,18%, Camera di Commercio Venezia Rovigo al 2,64%, e controllata col 53% da Apvs, nella quale in maggioranza c'è la Regione con Veneto Sviluppo, seguita dalle compagnie Msc, Costa Crociere e Royal Caribbean assieme al gruppo terminalista turco Global Yatirim Holding. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il ricorso CONTRO IL PORTO E L' EX MAGISTRATO ALLE ACQUE

Carotaggi per il canale Vittorio Emanuele il Tar dà ragione alla richiesta di Vtp

Legittima la richiesta di verifiche sui fanghi, 90 giorni al Porto per decidere o un commissario lo farà al posto suo

Enrico Tantucci Legittima la richiesta di Vtp (Venezia Terminal Passeggeri) di poter prelevare i fanghi del Canale Vittorio Emanuele per analizzarli in vista di un possibile progetto alternativo al passaggio delle Grandi navi dal Canale della Giudecca e dal Bacino di San Marco, scavando appunto la via d' acqua. E' clamorosa la sentenza di merito emessa dal Tar del Veneto che accoglie in pieno il ricorso presentato contro l' Autorità Portuale di Venezia e il Provveditorato interregionale dalla società che gestisce lo scalo e al cui interno sono presente le stesse compagnie di crociera, come Carnival, Msc e Royal Caribbean. Oggetto del contendere sono appunto i carotaggi per verificare la caratterizzazione dei fanghi depositati sui fondali del canale Vittorio Emanuele che Vtp vuole realizzare a sue spese in project financing per utilizzarlo poi come possibile via alternativa al passaggio delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco. Approdando comunque in Marittima, come vorrebbe anche il sindaco Luigi Brugnaro anche se il nuovo Governo non sembra per ora propenso a seguire questa strada. Ma il Porto - e il Provveditorato alle opere pubbliche - non hanno mai risposto in merito alla società che gestisce il terminal crocieristico, che si è pertanto rivolta al Tar contro le due autorità. Vtp aveva avanzato la richiesta a Provveditorato e Porto nel giugno dello scorso anno chiedendo l' autorizzazione allo scavo, per la realizzazione e successiva gestione delle opere necessarie per la risoluzione delle criticità di accesso alla Stazione Marittima delle navi, in alternativa al transito attraverso il canale della Giudecca. Alla richiesta - a cui secondo Vtp non era stata data risposta - era seguita una diffida alla fine di ottobre e infine il ricorso al Tar del Veneto, presentato a fine dicembre. Il Porto da parte sua ritiene infondate le argomentazioni di Vtp, essendo l' unico soggetto titolato a effettuare i carotaggi, confortato in questo da un parere dell' Avvocatura dello stato, come ha già dichiarato il presidente **Pino** Musolino. Ma visto che non li ha ancora fatti, Vtp chiedeva ora al Tar che di fatto costringesse il Porto ad esprimersi. E così dovrà essere nel termine di 90 giorni entro cui l' ente guidato da Musolino dovrà dire sì o no alla richiesta di scavo del canale Vittorio Emanuele presentata da Vtp, motivando il suo parere. E non potrà sottrarsi, perché il Tar - e anche questo è un fatto abbastanza clamoroso - minaccia altrimenti l' Autorità Portuale di nominare un commissario ad acta per dare il parere richiesto da Vtp. Che intanto si starebbe già attrezzando per valutare tempi e modi dei carotaggi dei fanghi del Canale Vittorio Emanuele. La sentenza mette in oggettiva difficoltà il Porto che non ha fatto i carotaggi anche per il quadro ancora confuso che comporta l' adozione del nuovo protocollo fanghi. E che ora non potrà sottrarsi a una presa di posizione, anche se appare scontato, come prima mossa, il ricorso al Consiglio di Stato contro la sentenza del Tar. Per il Tribunale, anche se Vtp è una società privata, è legittimata a chiedere di effettuare i carotaggi sul Vittorio Emanuele - di competenza del Porto - perché è la concessionaria del terminal crocieristico e dunque interessata a individuare tracciati alternativi per il passaggio delle Grandi Navi. Per il Tar non ha importanza che non esista ancora un progetto approvato per lo scavo del Canale Vittorio Emanuele e il dragaggio dei fanghi - come ribattuto dai legali dell' Autorità Portuale - perché non è questo che ora chiede Vtp con il suo ricorso, ma solo di effettuare dei carotaggi. Per



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il Tribunale amministrativo inoltre non conta che Vtp avesse già presentato un' analoga richiesta nel 2018 al Porto, perché le motivazioni della nuova richiesta sono parzialmente diverse. Secondo i giudici, Autorità Portuale e Provveditorato alle opere pubbliche sono pertanto obbligate a rispondere alla richiesta di Vtp di effettuare i carotaggi sul Vittorio Emanuele, motivando appunto il proprio parere positivo o negativo. Un sasso nello stagno - finora immoto, anche per la nuova emergenza Coronavirus - dei progetti alternativi al passaggio delle navi da crociera da San Marco. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Parcheggio nel Porto al via i primi lavori Proteste dei comitati

VENEZIA Al via i lavori preliminari per la realizzazione di un parcheggio nell'area demaniale Ex Platea Lavaggi, a Santa Marta, riconsegnata al **Porto** dalle Ferrovie dopo l'accordo siglato nel maggio 2018 che poneva fine a un contenzioso pluridecennale sulla titolarità dei terreni. Si tratta di un'area di circa 18 mila metri quadrati che costeggia la Rampa di sant'Andrea arrivando fino a Santa Marta all'altezza dell'imbarcadero Actv e che si sviluppa lungo il Canale della Scomenzera. Negli ultimi giorni, l'area è stata delimitata dalla rete di plastica e sono iniziati i primi lavori di sistemazione. Tanto è bastato per riaccendere la polemica, già iniziata nei mesi scorsi dopo l'abbattimento di alcuni alberi nei paraggi. «Il **Porto a Venezia**», l'affondo di Michele Boato portavoce di Amico Albero e di Tiziana Plebani, di Un'Altra Città Possibile, «invece di agire, date le condizioni climatiche, con la consapevolezza del legame tra inquinamento e pandemia, per migliorare la città, sta realizzando un grande parcheggio nell'area dei binari ferroviari che costeggia il canale della Scomenzera. Per realizzarlo ha già abbattuto un maestoso ciliegio e sta completando lo spianamento. Questo parcheggio provocherà un innalzamento della temperatura, maggiore inquinamento, oltre all'abbruttimento dell'area. Così perde invece l'occasione di realizzare un parco urbano a difesa dall'aggressione climatica e di offrire benessere agli abitanti». Dal canto suo, l'Autorità di Sistema Portuale fa sapere che le operazioni degli ultimi giorni rientrano in alcuni lavori preliminari al parcheggio. Il progetto definitivo dello spazio, ad ogni modo, deve ancora essere presentato ufficialmente e di più se ne saprà nelle prossime settimane con la ripresa dei cantieri. Da qui ai prossimi giorni, l'area continuerà ad essere interessata da operazioni per sistemare una zona usata per diversi decenni per lavare le carrozze e per piccole riparazioni e manutenzioni. --e.p.

Pellestrina, nuovo muretto contro le acque eccezionali
Investimenti per 1,5 milioni di euro per la messa a norma di 300 metri di muretto di contenimento delle acque eccezionali a Pellestrina.

Parcheggio nel Porto al via i primi lavori Proteste dei comitati
Al via i lavori preliminari per la realizzazione di un parcheggio nell'area demaniale Ex Platea Lavaggi, a Santa Marta, riconsegnata al Porto dalle Ferrovie dopo l'accordo siglato nel maggio 2018 che poneva fine a un contenzioso pluridecennale sulla titolarità dei terreni.

Aeronautica militare Francesco Sorvillo morto a 86 anni
È morto Francesco Sorvillo, comandante in capo della 15ª Brigata Aerea, a 86 anni.

FASE 2 CONFARTIGIANATO VENEZIA TI ASSISTE
SOLICITAZIONE DEI SERVIZI FINANZIARI IN SICUREZZA
AGGIORNAMENTO COMPLETO DEL PROTOCOLLO OPERATIVO
PER LA GESTIONE LA SANIPISTURA
SISTEMI DI CONTROLLO E GESTIONE DEI RIFIUTI PER I SERVIZI
TRAVI E STABILIZZAZIONE
CONFERA (CAPITOLAZIONE) DI DISCIPLINA SOCIALE E SICUREZZA
CONFERE E AGGIORNAMENTO DEI PIANI PROVINCIALI CURSO
MILITARE PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI
CORSO DI FORMAZIONE PER I SERVIZI DI ASSISTENZA SOCIALE
CORSO DI FORMAZIONE PER I SERVIZI DI ASSISTENZA SOCIALE

Ponte dei Saloni, il Porto avvia una nuova verifica

La giunta da tempo ha segnalato lo stato di degrado della strada

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA Ponte del Musichiere: nuovi controlli disposti dall' Autorità portuale, in vista di una possibile accelerazione dell' intervento, ma il Comitato dei Saloni teme lo scaricabarile con il Comune e ribadisce la necessità di fare presto. Dopo i ripetuti solleciti (ultimo, pochi giorni fa, quello dell' assessore comunale Alessandra Penzo) per l' avvio dei lavori di sistemazione del ponte Niccolò De Conti (detto del Musichiere), l' Autorità portuale, chiamata in causa quale ente competente per le condizioni strutturali del manufatto, fa sapere di aver disposto una ulteriore verifica, che verrà eseguita nei prossimi giorni, da parte di un esperto, sulle condizioni di sicurezza del ponte.

PEGGIORAMENTO Lo scopo sembra essere quello di capire se, nei mesi trascorsi, le condizioni statiche del ponte possano essere peggiorate. L' assessore Penzo, infatti, nella sua lettera di sollecito, aveva declinato «ogni responsabilità in caso di danni a persone o cose» se i lavori non verranno iniziati rapidamente, viste le consistenti fessurazioni del manto stradale che fanno temere per la tenuta del manufatto. L' Autorità portuale aveva già risposto indicando nel blocco degli appalti, causa Coronavirus, il motivo della stagnazione dell' iter dell' intervento, ma aveva, a sua volta, sollecitato il Comune a formalizzare l' impegno economico di sua competenza, 250mila euro, per la successiva asfaltatura. Un sassolino tolto dalla scarpa. Ma ora sembra che i sassolini siano diventati due.

CONTRASTI Nel comunicare, infatti, la nuova indagine che dovrebbe stabilire quanto è urgente l' intervento (prima programmato per luglio) l' Autorità portuale ricorda che un' ispezione congiunta, a fine 2019, dello stato del ponte, aveva accertato che le fessurazioni (allora più modeste) erano dovute alla «assenza dei giunti di dilatazione, la cui manutenzione spetterebbe al Comune». Resta il fatto che la suddivisione dei lavori e l' entità degli stanziamenti è stata concordata e i cittadini si aspettano che tutto abbia inizio. Ricorda, infatti, il Comitato dei Saloni, il quartiere che, proprio da quel ponte, è collegato al resto del territorio comunale, che sono stati i cittadini a segnalare, ai vari politici, l' aggravamento della situazione e che il cantiere dovrebbe avere una durata di dieci mesi, per cui l' inizio dei lavori sarà solo una tappa di un percorso che durerà ancora quasi un anno, ed è già passato un altro anno da quando gli abitanti del quartiere avevano manifestato pubblicamente, per chiedere che si facesse presto. Per questo, pur comprendendo che l' emergenza Coronavirus non è colpa di nessuno degli attori istituzionali coinvolti, la richiesta del Comitato è che si rispettino almeno i tempi stabiliti. «Siamo pronti alla massima collaborazione, per quanto di nostra competenza riferisce una nota del Comitato ma avvisiamo, fin da ora, che in caso di ulteriori prolungamenti dei tempi di intervento o se non arriveranno risposte certe, non escludiamo l' organizzazione di una pacifica manifestazione» su queste tematiche. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Lavori sul ponte del Musichiere sopralluogo e accuse incrociate

Un tecnico incaricato dall' Autorità portuale verificherà lo stato della struttura «La manutenzione dei giunti di dilatazione è competenza del Comune»

CHIOGGIA Nuovo sopralluogo sul ponte del Musichiere per verificarne la tenuta, ma Comune e Autorità di sistema portuale (Adsp) si rimpallano le responsabilità sulle manutenzioni. Da giorni lo stato del ponte, con crepe profonde sulla sommità, è oggetto di grandi attenzioni. Il comitato Saloni ha denunciato il peggioramento della situazione, anche con materiale fotografico, e chiede che l' intervento di restauro, annunciato per la primavera, possa partire il prima possibile. Il Comune ha sollecitato l' ente competente, l' Autorità di sistema, a procedere con il cantiere specificando anche il sollecito equivale a declinare qualsiasi responsabilità per eventuali incidenti nelle prossime settimane. L' Autorità di sistema ha precisato che il cantiere non è partito per le restrizioni del Covid, ma non ha mancato di lanciare qualche frecciatina al Comune. «L' Autorità ha richiesto un' ulteriore verifica sullo stato del ponte da parte di un tecnico specializzato», si legge in una nota dell' Adsp, «l' ispezione avverrà nei prossimi giorni e si renderà pubblico l' esito. Già un' ispezione congiunta c' era stata a fine 2019 e era emerso che le crepe sono causate dalle assenze dei giunti di dilatazione la cui manutenzione spetta al Comune. Stiamo anche attendendo che l' amministrazione impegni formalmente la spesa per le opere complementari, di 250.000 euro, a corollario del nostro intervento di restauro». Nel mezzo dei rimpalli si ritrovano i residenti che attendono solo di vedere operai al lavoro per sistemare un ponte che per loro è l' unica via d' accesso al quartiere e che, in caso di chiusura per motivi di sicurezza, significherebbe l' isolamento totale. Nel quartiere, oltre alle residenze, si trovano attività produttive, il **porto** vecchio, una darsena, un centro diagnostico e molti parcheggi a servizio del centro storico. Il comitato Saloni attende di avere una data certa di inizio lavori e rassicurazioni sullo stato della struttura. In caso di mancati riscontri ha già annunciato l' intenzione di organizzare una nuova manifestazione. --Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

I clienti che avevano pagato la vacanza avranno diritto a un voucher per l'acquisto di un nuovo biglietto

Costa Crociere, stop fino al 30 giugno viaggi sospesi e cassa integrazione

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO **SAVONA** Costa prolunga la sospensione delle crociere fino al 30 giugno. Il Covid-19 mette in seria difficoltà il settore crocieristico fermo da marzo, quando Costa si era trovata a dover sospendere i viaggi delle sue navi. In un primo momento lo stop era stato previsto dal 13 marzo fino al 4 aprile, poi prorogato al 30 aprile. In seguito all'aggravarsi della pandemia, la sospensione è slittata fino al 30 maggio ora Costa ha deciso per un'ulteriore proroga fino al 30 giugno. «A causa del protrarsi della situazione di emergenza legata alla pandemia globale di Covid-19 - dichiara Costa Crociere in una nota - e con il perdurare delle misure di contenimento quali chiusura dei porti e restrizioni alla circolazione delle persone che non consentono di fatto di operare, la Compagnia estende la sospensione a tutto il mese di giugno». Costa Crociere sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, ai quali verrà garantito un voucher corrispondente all'importo pagato e che servirà per programmare una nuova vacanza. «E' quanto prevedono le norme - spiega la compagnia di navigazione -, che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza. La situazione sanitaria a livello mondiale richiede azioni senza precedenti, per garantire la tutela della salute in tutto il mondo. Per la prima volta dopo 70 anni abbiamo deciso di sospendere le attività delle nostre navi fino a fine giugno». Il sito della compagnia crocieristica comunica, nel dettaglio, che sono state cancellate le crociere di Costa Diadema fino al 30 giugno, quelle di Fascinosa fino al 27 giugno, della Favolosa fino al 26 giugno. Quelle della Costa Fortuna sono annullate fino al 1 luglio, della Magica e Mediterranea fino al 27 giugno, quelle della Smeralda, Deliziosa e della Vittoria fino al 3 luglio, della Luminosa fino al 29 giugno e della Pacifica fino al 2 luglio. Costa Crociere sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, «che riceveranno un voucher - spiega Costa - equivalente a quanto incassato dalla Compagnia, quale forma di maggiore garanzia per i viaggiatori». Per quest'anno era previsto un traffico di un milione di passeggeri a **Savona**, dove Costa ha il suo homeport, soprattutto grazie alle nuove «grandi navi» in grado di trasportare oltre 6 mila passeggeri come la Costa Smeralda battezzata da Penelope Cruz a **Savona**. Ma l'emergenza Covid-19 ha stravolto ogni previsione. L'impatto sull'intero settore portuale è stato pesante e il traffico dei passeggeri delle crociere è quello che ne ha risentito più di altri. Il 2020 era partito bene e a gennaio Costa aveva registrato un transito di 27 mila passeggeri (segnando il 25,9% in più rispetto a gennaio dell'anno precedente). Buono anche l'andamento di febbraio quando il traffico delle crociere di Costa era aumentato del 43,8% (da 42 mila 152 passeggeri a 60 mila 169) rispetto a quello del 2019. A marzo, in piena pandemia e con vari casi di Covid registrati sulle navi di Costa, c'è stato il crollo. Il 13 marzo la società ha deciso di sospendere le crociere e nel mese c'è stata una diminuzione del 12% dei passeggeri transitati nel **porto** di **Savona** (68mila), mentre ad aprile, con la sospensione delle crociere si arriverà allo zero, previsto fino a giugno o comunque fino alla ripresa dell'attività. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Corriere Marittimo

Savona, Vado

Accesso a Vado Gateway più facile con la nuova app per l' autotrasporto

Più facile l' accesso a Vado Gateway -Reefer Terminal e Container Terminal - per gli autotrasportatori, con la nuova app per mobile 'APMT TERMPoint

Vado Ligure - L' applicazione è scaricabile gratuitamente da Google Play Store e Apple Store. VADO LIGURE - Si chiama 'APMT TERMPoint Appointments' ed è la nuova app per mobile diretta agli autotrasportatori che velocizza i tempi di ingresso ai terminals Vado Gateway - l' infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo Container Terminal e il Reefer Terminal. La nuova applicazione per mobile lanciata da APM Terminals Vado Ligure , oltre a velocizzare i tempi di accesso, offre maggiore flessibilità e autonomia per gli autotrasportatori nella gestione degli orari, con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell' interazione con il personale al gate di accesso. Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l' orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell' arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell' appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals. Un' opzione importante per i trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre la possibilità di cambiare direttamente all' interno dell' applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato. L' utilizzo della nuova app riduce inoltre l' interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questo momento di emergenza sanitaria. L' applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall' Apple Store , é disponibile in italiano, inglese e spagnolo e ha lo scopo di facilitare l' interazione con i terminals di Vado Gateway sensibili alle esigenze dell' autotrasporto. -----

----- Vado Gateway è il sistema portuale situato a Vado Ligure (Savona) costituito dal nuovo Container Terminal deep-sea gestito da APM Terminals Vado Ligure, società del gruppo APM Terminals, tra le principali società terminalistiche al mondo, e l' adiacente Reefer Terminal , hub logistico dei prodotti ortofruttilicoli. Con 700 metri di banchina e fondali fino a 17,25 mt, un' altezza di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, il nuovo Container Terminal può accogliere ed operare senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione (ULCS - Ultra Large Container Ships) e, a regime, sarà in grado di movimentare circa 900 mila teu all' anno (contenitori da 20 piedi), con un obiettivo di intermodalità su ferro del 40%.



Informatore Navale

Savona, Vado

Vado Gateway lancia 'APMT TERMPoint Appointments', App per facilitare l'accesso degli autotrasportatori ai Reefer e Container Terminal

Velocizzazione dei tempi di ingresso ai terminals, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari , con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso. Sono i vantaggi principali per gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway l'infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo Container Terminal e il Reefer Terminal - di 'APMT TERMPoint Appointments', la nuova applicazione per mobile lanciata da APM Terminals Vado Ligure. Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals. Un'opzione importante per i trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato. L'utilizzo della nuova app riduce inoltre l'interazione tra le persone al gate di accesso , caratteristica di particolare rilevanza in questo momento di emergenza sanitaria. L'applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall'Apple Store, é disponibile in italiano, inglese e spagnolo e ha lo scopo di facilitare l'interazione con i terminals di Vado Gateway sensibili alle esigenze dell'autotrasporto.



Vado Gateway lancia app per facilitare accesso

APMT TERMPoint Appointments a disposizione degli autotrasportatori

Redazione

VADO LIGURE Vado Gateway lancia APMT TERMPoint Appointments, una nuova app per mobile a disposizione degli autotrasportatori per facilitare l'accesso a reefer e container terminals. Velocizzazione dei tempi di ingresso ai terminals, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari, con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso, sono i vantaggi principali per gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway l'infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo container terminal e il Reefer Terminal. Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals. Un'opzione importante per i trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato. L'utilizzo della nuova app riduce inoltre l'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questo momento di emergenza sanitaria. L'applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall'Apple Store, è disponibile in italiano, inglese e spagnolo e ha lo scopo di facilitare l'interazione con i terminals di Vado Gateway sensibili alle esigenze dell'autotrasporto. Vado Gateway, inaugurato lo scorso 12 Dicembre, è un sistema portuale moderno e unico nel suo genere in Italia che comprende il terminal container deep-sea gestito da APM Terminals Vado Ligure, del gruppo APM Terminals, e l'adiacente Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo. Con 700 metri di banchina e fondali fino a 17,25 mt, un'altezza di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, il nuovo container terminal può accogliere ed operare senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione (Ulcs Ultra Large Container Ships).



Vado Gateway lancia l'app gratuita per velocizzare i temi di ingresso dei Tir al terminal

Vado Ligure Tempi di ingresso ai terminals più veloci, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari, con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso. Sono i vantaggi principali per gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway l'infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo Container Terminal e il Reefer Terminal - di 'APMT TERMPoint Appointments', la nuova applicazione per mobile lanciata da APM Terminals Vado Ligure . App per Mobile Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals. Un'opzione importante che semplifica l'operatività dei trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre quella di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato. L'utilizzo della nuova app riduce inoltre l'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questo momento di emergenza sanitaria. L'applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall'Apple Store, è disponibile in italiano, inglese e spagnolo.

informativa
 Questo sito e gli strumenti di terze parti in esso integrati trattano dati personali, dati di navigazione e indirizzi IP, e fanno uso di cookie e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità dei servizi offerti.
 Desidero accettare l'uso di cookie e altri identificatori cliccando su "accetta" o proseguendo la navigazione in questa pagina. Cliccando su "No" o un pulsante o continuando a navigare in altre pagine.

Scopri di più e personalizza

Vado Gateway lancia l'app gratuita per velocizzare i temi di ingresso dei Tir al terminal
 04 MAGGIO 2020 - Redazione

Vado Ligure - Tempi di ingresso ai terminals più veloci, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari, con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso. Sono i vantaggi principali per gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway - l'infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo Container Terminal e il Reefer Terminal - di "APMT TERMPoint Appointments", la nuova applicazione per mobile lanciata da APM Terminals Vado Ligure.

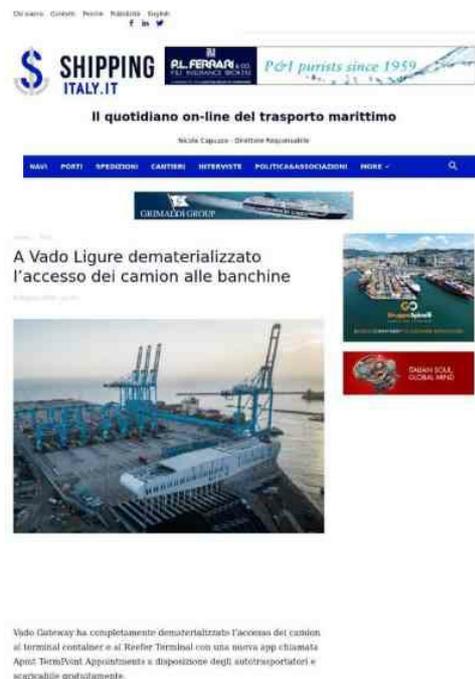
Iscriviti alla newsletter
 Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Iscriviti](#)



A Vado Ligure dematerializzato l'accesso dei camion alle banchine

Vado Gateway ha completamente dematerializzato l'accesso dei camion al terminal container e al Reefer Terminal con una nuova app chiamata Apmt TermPoint Appointments a disposizione degli autotrasportatori e scaricabile gratuitamente. Lo ha reso noto lo stesso terminalista controllato da Cosco e da Apm Terminal spiegando che gli obiettivi sono la velocizzazione dei tempi di ingresso ai terminal, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso. Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminal si legge in una nota di Vado Gateway. Un'opzione importante per i trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato.



Transportonline

Savona, Vado

Vado Gateway lancia "APMT TERMPoint Appointments", app per gli autotrasportatori

L'applicazione è scaricabile gratuitamente da Google Play Store e Apple Store. Velocizzazione dei tempi di ingresso ai terminals, maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari, con possibilità di modificare in tempo reale il proprio appuntamento in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo a seconda delle proprie necessità e riduzione dell'interazione con il personale al gate di accesso. Sono i vantaggi principali per gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway - l'infrastruttura portuale di Vado Ligure che comprende il nuovo Container Terminal e il Reefer Terminal di APMT TERMPoint Appointments, la nuova applicazione per mobile lanciata da APM Terminals Vado Ligure. Tramite la nuova app le aziende di trasporto hanno la possibilità di visualizzare e di modificare l'orario dei propri appuntamenti e, in particolare, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo, modificare eventualmente la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni dei terminals. Un'opzione importante per i trasportatori che utilizzano più mezzi è inoltre la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato. L'utilizzo della nuova app riduce inoltre l'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questo momento di emergenza sanitaria. L'applicazione, scaricabile gratuitamente dal Play Store e dall'Apple Store, è disponibile in italiano, inglese e spagnolo e ha lo scopo di facilitare l'interazione con i terminals di Vado Gateway sensibili alle esigenze dell'autotrasporto.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il manager artefice del rilancio del terminal container di Genova Pra incaricato dal colosso di Singapore di delineare le strategie future

Il ritorno di Danesi: sua la presidenza di Psa Italia

Simone Gallotti / GENOVA Per i concorrenti che ne temono le doti professionali e il carattere e per chi stava già disegnando un futuro alternativo per il principale terminal del porto di Genova, non È una notizia positiva: Gilberto Danesi si È tolto un mese fa l' uniforme con i gradi di amministratore delegato e l' ha riposta nell' armadio, con un gesto che sembrava destinato a chiudere la carriera del manager. Ieri invece È arrivata una divisa tutta nuova con una promozione: Danesi È diventato presidente di Psa Italia, il principale terminalista italiano, diretta emanazione del colosso di Singapore. Così ora Danesi lascia le deleghe più operative, ma prende in mano quelle strategiche della banchina del porto di Pra' e del Vecon di Venezia. Il lavoro sul campo È affidato a Roberto Goglio, uomo di fiducia di Danesi che proprio sulla Laguna si È fatto le ossa, tornando poi a casa solo di recente, con il ruolo di general manager all' ex Vte. La pensione di Danesi È quindi durata un mese scarso, quando era stato annunciato il ritiro del manager e la nuova e più tranquilla poltrona nel consiglio di amministrazione del gruppo. Sembrava finita un' era, proprio in coincidenza con il grande colpo ai traffici portato dal lockdown del coronavirus. Ma in trenta giorni È arrivata un' al tra rivoluzione, inaspettata: Danesi torna in sella. 'Sto lavorando, sono in call con un cliente» taglia corto mentre risponde al primo tentativo di intervista nel nuovo ruolo. 'I dati di aprile sono meno peggio di quanto avessimo messo in preventivo, anzi abbiamo anche aumentato la produttività. Siamo a 32 movimenti l' ora e serviamo treni e camion a tutta velocità». Non È proprio il ruolo da padre nobile a cui sembrava destinato. Ma quanto È durata la pensione? 'Non lo so, non l' ho ancora presa». Trenta giorni lontano dal lavoro solo ufficialmente (ammesso che abbia mai smesso), poi il rientro. Psa deve aver pensato che servisse anche una figura di garanzia in un momento comunque difficile e Danesi, di cono negli uffici di Pra', ha un legame solido con i vertici del gruppo che gli avrebbero quindi chiesto di rimanere con nuovi compiti. La logistica italiana ad aprile ha perso il 40% dei volumi, i terminal non sempre hanno lasciato sul terreno cifre simili, ma il calo È sensibile. E si ripercuote sui conti e sui lavoratori. La presenza di Danesi puntella così il principale gruppo genovese. Niente rivoluzione quindi, anche se sembrava ormai fatta: in banchina per settimane si È sussurrato dell' arrivo di una parte del management del Sech nella sala di comando del terminal di Pra'. Soprattutto sembrava la scelta più logica anche per consolidare la fusione tra le due banchine. Poi il matrimonio È finito nel freezer per la pan demia e forse qualcosa È cambiato. Così a Pra' continuerà a comandare ila vecchia guardiaw. In fondo i numeri, anche in termini di fatturato, hanno dato ragione a questa gestione. Danesi È una figura centrale del porto, spettatore interessato dei litigi tra gli altri operatori e con ottime entrate in Autorità portuale. E poi c' È il ruolo che ricopre nella sezione terminalisti di Confindustria. E' stato lui a gestire le trattative con la Culmv tra litigi e riappacificazioni. E' stato tra i protagonisti del teatrino del tavolo tra terminalisti e compagnia. Per quel ruolo in scadenza si ipotizzavano già i nomi dei sostituti, tra cui quello di Beppe Costa. Ma ora che Danesi È tornato, pochi scommettono sul cambiamento.



Terminal, Danesi di nuovo in sella: sarà il nuovo presidente di Psa Italia

Genova Gilberto Danesi è già tornato in pista. Il manager del gruppo terminalistico Psa è andato in pensione da poco, ma il gruppo di Singapore lo ha velocemente richiamato al comando, anche per superare questo periodo degli scali dovuta al lockdown. Lo scrive il sito MediTelegraph. Danesi dopo aver lasciato le deleghe operative da amministratore delegato, era stato inserito nel cda del gruppo che controlla i terminal di Venezia e Genova. Ora ricopre da oggi anche il ruolo di presidente, mentre Roberto Goglio avrà la responsabilità operativa della gestione dei due terminal.



Terminal, Danesi di nuovo in sella: sarà il nuovo presidente di Psa Italia

04 MAGGIO 2020 - Inedito



Fase 2, la Liguria c'è commercio e aziende provano a sfidare la crisi

Fabbriche operative, negli uffici sempre altissima la quota di smart working ma sono i locali e le piccole imprese che stanno mettendo in campo tutte le loro risorse

di Massimo Minella **Genova** è ripartita, ma in modo graduale. La città ha ritrovato i suoi rumori, il traffico, un po' di code, riavvicinandosi a quella normalità da tutti (o quasi) sognata. E anche il lavoro è stato testimone di una situazione ancora sospesa, con le grandi fabbriche che hanno ripreso a produrre, dando ossigeno anche alla filiera della piccola e media impresa. Difficile avere dati già ufficiali, ma secondo le prime stime raccolte dalle associazioni di categoria l'attività è ripresa con una media attorno al sessanta per cento. Un dato che aveva già ipotizzato lo scorso fine settimana il presidente di Confindustria **Genova** Giovanni Mondini e che sembra aver trovato riscontri oggettivi ieri, primo giorno ufficiale di " Fase due". Va ancora meglio nelle attività commerciali, che sono ripartite con una stima percentuale superiore al 70%, con punte oltre l' 80 nelle imprese. Ma vediamo nel dettaglio. Industria. Già dalla scorsa settimana i protocolli messi a punto attraverso accordi sindacali avevano permesso il ritorno nelle grandi fabbriche di oltre duemila addetti, spalmati fra imprese come Ansaldo Energia (360 al lavoro), Ilva (330) e Fincantieri (1.100 compresi però anche gli stabilimenti militari di Riva Trigoso e del Muggiano). Le grandi fabbriche, si sa, hanno spesso un effetto benefico sull' indotto, trascinando quindi al lavoro le piccole imprese. La stima di ieri conferma il dato del sessanta per cento, considerando però anche la quota di impiegati quasi tutti attivi in smart working. Rispetto alla settimana precedente, gli uffici hanno ripreso ieri a rianimarsi, ma con una percentuale ancora minoritaria. Quello che sembra emergere, e che dovrà trovare conferma più avanti, è però il fatto che in futuro lo smart working rappresenterà una costante. Con percentuali decisamente inferiori alle attuali, ma sempre più utilizzato dalle imprese. Nautica. Il segmento produttivo forse a più alto tasso di produttività è in questo periodo quella della nautica. È infatti il momento per completare le barche, o rimetterle a posto al meglio, per consegnarle prima dell' estate. Fondamentale, ovviamente, è organizzare il lavoro nel rispetto delle norme di protezione e distanziamento, come raccontato di recente a Repubblica dai cantieri Sanlorenzo, nuovamente operativi da qualche settimana, e come annunciato ieri anche dai cantieri Tankoa di Sestri Ponente. Commercio. È il settore dell' economia che sta provando a ripartire mettendo in campo tutto sé stesso. Locali, botteghe e piccole imprese costrette a un blocco che dura da due mesi hanno provato a rimettersi in gioco con forza. Lo confermano i dati raccolti già ieri da Infocamere, al termine della prima giornata di ripartenza. Certo, è un lavoro che procede ancora a singhiozzo, che per quanto riguarda ad esempio i bar e le tavole calde consente ai clienti solo l' asporto e che può ridurre la sua giornata lavorativa a poche ore. Ma è il segnale che si offre, in questo momento, l' elemento su cui fare leva. Nella categoria " Commercio, alberghi e ristoranti" gli esercizi aperti da ieri risultano essere 33.338, quelli chiusi 8.962, per un totale 42.300. La percentuale è quindi del 78,8%. A livello di imprese, quelle aperte nella città metropolitana di **Genova** sono in tutto 88.039, quelle chiuse 18.007, per un totale di 106.046 e una percentuale di apertura di 83 punti. Il **porto**. Fra i servizi bisogna ovviamente comprendere uno dei motori dell' economia genovese, se non il principale, come il **porto** di **Genova**. Il punto di riferimento qui non può certo essere rappresentato da una giornata, ma serve una valutazione più ampia. Il dato ufficiale disponibile



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

è quello del primo trimestre dell' anno, chiuso con il segno meno. Il primo bimestre, chiuso con una crescita dei traffici superiore al 10%, è stato ribaltato da un marzo molto pesante. La flessione delle merci è stata del 16,2%, quella dei passeggeri dell' 81. E le prime stime di aprile parlano di un rosso ancor più cupo.

Lloyd's List

La Spezia

Felixstowe and La Spezia bear brunt of blanked sailings

Ports with the best connectivity have been adversely affected by blankings. This could have downstream effects on shippers seeking equipment for export

Felixstowe loses a third of scheduled sailings. Elsewhere, in Italy, La Spezia calls are down by half. THE blanking of about a fifth of all Asia-Europe container capacity has led to a corresponding fall in ship calls at Europe's destination ports, but some have felt the impact of the collapse in volumes harder than others. Services from Asia offered by the three major alliances usually call at 15 major ports in northern Europe and another 26 in the Mediterranean. Some ports are clearly being impacted significantly more than others, in terms of the number of vessels that will not arrive, Sea-Intelligence said in its latest analysis of blanked sailings. In northern Europe, Felixstowe, Zeebrugge and Antwerp are the ports that are most adversely affected, with nearly a third of vessel arrivals being blanked from regular services in the second quarter. However, the ports of Gothenburg, Aarhus, Gdansk and Wilhelmshaven have not yet been directly affected by the blank sailings from Asia. In the Mediterranean, the Italian port of La Spezia has been worst hit, with almost half of its scheduled calls being cancelled. [Considering] the development in blank sailings for Asia to North Europe and Mediterranean, in both cases, it is clear how the pandemic impact has significantly surpassed the impact of Chinese New Year, Sea-Intelligence said. Blankings were running at a level between 2.5 and 3.5 times the normal levels seen during the lunar new year. But the presence of large ports such as Felixstowe and Antwerp near the top of the list was as much a sign of their connectivity and the number of services that called at those ports, Sea-Intelligence chief executive Alan Murphy told Lloyd's List. If you have several ship calls to Felixstowe but you are only getting 50% of the cargo, it is easy to blank a sailing and still get all your cargo there, Mr Murphy said. But if you only have one sailing to Aarhus, you still have to keep that voyage to get the cargo there. But any blankings would still affect the revenues of the ports in questions. As we have purely been analysing the Asia-Europe services, this means that every missed vessel call is a missed call from an ultra-large container vessel, Sea-Intelligence said. Not only does this directly affect the revenue for the port in terms of vessel handling and stevedoring, it also has a significant ripple effect. The absence of a large number of vessel calls from ultra-large vessels would cause problems with export cargoes, which might have to wait longer, it added. It would also lead to issues with container repositioning, with fewer calls meaning there would be less equipment available for export. The International Federation of Freight Forwarders Associations, known as Fiata, has warned that container imbalances have reached a tipping point owing to the coronavirus pandemic. The impacts of such container imbalances will continue to be felt, even as economies strengthen and reinvigorate the supply chain, Fiata said. As backhaul (export) demand increases, for example, the current high levels of blank sailings may mean there is not sufficient vessel space or container equipment for backhaul (export) containers, and, as such, imbalances in containers and available vessels will continue to be present.



Informare

La Spezia

La Spezia, Tanger Med e Damietta saranno i porti più colpiti dalla crisi nel secondo trimestre

Lo prevede Sea-Intelligence. Tra i **porti** nordeuropei saranno Felixstowe, Zeebrugge ed Anversa a risentire del maggiore impatto dall' emergenza Nel secondo trimestre di quest' anno i **porti** mediterranei che verranno più colpiti dall' impatto sulla loro attività delle misure assunte per contenere la pandemia di coronavirus saranno quello italiano di La Spezia, quello marocchino di Tanger Med e quello egiziano di Damietta. Lo prevede Sea-Intelligence, azienda che analizza i flussi di traffici marittimi containerizzati, secondo cui nel periodo questi tre **porti** perderanno oltre il 40% degli scali diretti di servizi containerizzati principalmente a causa della cancellazione di approdi di linee provenienti dall' Asia. Tra i **porti** nordeuropei, invece, ad accusare un particolare impatto negativo sull' attività saranno Felixstowe, Zeebrugge ed Anversa, per i quali è previsto un calo del -30% degli scali di navi provenienti dall' Asia. Sea-Intelligence ha evidenziato che attualmente solo sette **porti** europei non registrano perdite di scali di servizi di linea. Sea-Intelligence ha specificato che in questo periodo la cancellazione di scali ai **porti** sulle principali rotte marittime est-ovest risulta del 250-350% circa superiore rispetto al numero di cancellazioni che usualmente si verificano durante il periodo festivo del capodanno cinese e - ha osservato la società - ciò significa che l' impatto sull' attività dei **porti** è rilevante.

informARE
8 maggio 2020

La Spezia, Tanger Med e Damietta saranno i porti più colpiti dalla crisi nel secondo trimestre

Lo prevede Sea-Intelligence. Tra i **porti** nordeuropei saranno Felixstowe, Zeebrugge ed Anversa a risentire del maggiore impatto dall'emergenza. Nel secondo trimestre di quest'anno i **porti** mediterranei che verranno più colpiti dall'impatto sulla loro attività delle misure assunte per contenere la pandemia di coronavirus saranno quello italiano di La Spezia, quello marocchino di Tanger Med e quello egiziano di Damietta. Lo prevede Sea-Intelligence, azienda che analizza i flussi di traffici marittimi containerizzati, secondo cui nel periodo questi tre **porti** perderanno oltre il 40% degli scali diretti di servizi containerizzati principalmente a causa della cancellazione di approdi di linee provenienti dall'Asia. Tra i **porti** nordeuropei, invece, ad accusare un particolare impatto negativo sull'attività saranno Felixstowe, Zeebrugge ed Anversa, per i quali è previsto un calo del -30% degli scali di navi provenienti dall'Asia. Sea-Intelligence ha evidenziato che attualmente solo sette **porti** europei non registrano perdite di scali di servizi di linea. Sea-Intelligence ha specificato che in questo periodo la cancellazione di scali ai **porti** sulle principali rotte marittime est-ovest risulta del 250-350% circa superiore rispetto al numero di cancellazioni che usualmente si verificano durante il periodo festivo del capodanno cinese e - ha osservato la società - ciò significa che l'impatto sull'attività dei **porti** è rilevante.

Amount of pandemic blinks relative to Chinese New Year blinks

Porto	Amount of pandemic blinks relative to Chinese New Year blinks
La Spezia	~400%
Tanger Med	~350%
Damietta	~250%
Altri porti	~100%

Crisis di non allargare

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cancella
Altre destinazioni	2020-05-01	2020-05-01	Cancella

Sea-Int: blank sailings nel Med. Spezia, Tangeri e Damietta i porti più colpiti con il meno 40% di scali nel secondo trimestre

Redazione

Milano I porti del Mediterraneo e del Nord Europa saranno i più colpiti dalla sequenza record di blank sailings registrati nel trasporto container. La conferma arriva dal bollettino 'Sunday Spotlight' di Sea-Intelligence che questa settimana traccia il solito bilancio sulle cancellazioni programmate da parte dell'industria dei container, sottolineando che il numero di partenze a vuoto ha raggiunto il 250-300% in più rispetto a quanto normalmente si vede durante il periodo del Capodanno cinese. Però, questa volta la società di consulenza danese indica anche quali saranno i porti che subiranno maggiormente gli effetti dei blank sailings. L'analisi prevede che nel secondo trimestre dell'anno i porti più colpiti nel Mediterraneo saranno La Spezia e Tangeri, entrambi gestiti da Contship Italia, parte del gruppo Eurokai, insieme a Damietta . In questi scali, Sea-Int stima una riduzione del 40% di scali. Mentre in Europa settentrionale i porti saranno Felixstowe, Zeebrugge e Anversa che subiranno una sostanziale riduzione del 30%. Sea-Int puntualizza poi che solo sette porti europei non prevedono alcun blank sailing. La rotta commerciale Asia-Europa è quella dove operano più di cento navi portacontainer ultra-large del mondo. Pertanto, gli scali effettuati da questi colossi del mare in ogni singolo porto rappresentano una parte importante sia per le loro operazioni di carico e scarico di container sia per il loro ritorno di natura finanziaria. Queste navi scalano regolarmente 41 diversi porti in Europa', riporta il Sunday Spotlight. Tutto ciò significa che 'le riduzioni di capacità effettuate dai vettori non avranno un impatto uniforme tra i vari gateway cargo e, di conseguenza, questo potrebbe servire a rafforzare il posizionamento competitivo a lungo termine di alcuni porti rispetto ad altri in Europa', conclude Sea-Int.



Sea-Int: blank sailings nel Med. Spezia, Tangeri e Damietta i porti più colpiti con il meno 40% di scali nel secondo trimestre

04 MAGGIO 2020 - Italiana



Milano - I porti del Mediterraneo e del Nord Europa saranno i più colpiti dalla sequenza record di blank sailings registrati nel trasporto container. La conferma arriva dal bollettino "Sunday Spotlight" di Sea-Intelligence che questa settimana traccia il solito bilancio sulle cancellazioni programmate da parte dell'industria dei container, sottolineando che il numero di partenze a vuoto ha raggiunto il 250-300% in più rispetto a quanto normalmente si vede durante il periodo del Capodanno cinese. Però, questa volta la società di consulenza danese indica anche quali saranno i porti che subiranno maggiormente gli effetti dei blank sailings.

L'analisi prevede che nel secondo trimestre dell'anno i porti più colpiti nel Mediterraneo saranno La Spezia e Tangeri, entrambi gestiti da Contship Italia, parte del gruppo Eurokai, insieme a

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

INVESTIMENTI PUBBLICI

Il "bazooka" di Rossi dall' Autorità portuale lavori per 40 milioni

Non solo escavo: tra manutenzioni e nuovi progetti un ambizioso piano molto prezioso in questo momento

ANDREA TARRONI

RAVENNA Un bazooka pressoché immediato, da 30 milioni, di lavori che partono entro un mese. E dieci milioni di altri cantieri che arriveranno fra fine 2020 ed inizio 2021. Senza contare il Progetto Hub, ovviamente. «Avevamo lavorato alacremente prima di questa emergenza sanitaria, e ora possiamo raccogliere buoni frutti. Spero chela situazione si stabilizzi e che di qui a fine anno riusciremo a portare a casa altri risultati. I presupposti ci sono». Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Daniele Rossi, è nel suo ufficio in via Antico Squero. Ancora solo una parte dei 60 dipendenti dell' Ente **portuale** sono in sede, altri sono in smart-working: «Oggettivamente non è la stessa cosa. Per raccogliere la documentazione necessaria a comporre la commissione che decreterà il general contractor per il Progetto Hub, normalmente ci avremmo messo una settimana. Invece ce ne abbiamo impiegate tre». Il progetto Hub avanza Ma per ora la fase preliminare che servirà a mettere in campo il mega-appalto da 250 milioni di euro che ridisegnerà il porto di Ravenna procede secondo i piani. «Siamo ancora all' interno della road map, ora la fase di selezione è in capo alla commissione

scelta ma se tutto procede bene assegneremo l' appalto fra maggio e giugno - sottolinea Daniele Rossi -. Parliamo della decisione su un lavoro da 200 milioni in due mesi, con summit da compiere online. Se riusciremo a mantenere ferme le tempistiche il vincitore dovrebbe essere in grado di produrre la progettazione esecutiva verso settembre. E quindi entro il 2020 vedremo la prima draga in porto». Gli altri interventi Se negli uffici sono comunque al lavoro per preparare l' istruttoria della "fase 2 del progetto Hub", cioè quella che porterebbe il pescaggio a-14,5 e l' attività dell' impianto di trattamento fanghi, ora c' è attesa per la partenza di quattro interventi che inietterebbero 30 milioni nell' economia ravennate: «Sono in partenza i lavori per la realizzazione delle bricole di accosto presso i pontili in Pia lassa Baiona, per un valore di tre milioni - spiega Rossi -. E più o meno con le stesse tempistiche verrà sistemata la banchina di attracco di Porto Corsini, anch' esso un intervento di circa tre milioni». Un appalto della stessa natura verrà poi apportato in uno dei principali terminal della città, per un importo ben superiore: «La ristrutturazione delle banchine di Marcegaglia sta per partire e significherà un investimento da 11 milioni». Importante anche l' intervento all' altezza dei Magazzini Generali, da 8 milioni di euro. Mentre in questa fase arriverà anche il lavoro di rimozione della Berkan B, aggiudicato dalla Micoperi per 9 milioni. Ma il momento attuale, così convulso vista la crisi sanitaria, sarà fondamentale per un altro blocco di investimenti da circa 10 milioni. Il piatto forte è il Parco delle Dune, alle spalle del Terminal Crociere di Porto Corsini: «Siamo nella fase di valutazione daparte della Conferenza dei servizi, per questo investimento da 6,5 milioni - approfondisce il presidente-. Sarebbe strategico che riuscissimo ad andare a gara entro l' anno per intervenire presto: è un mercato in stagnazione quello delle crociere che sarà, per via del Covid-19, compromesso nel 2020 e in difficoltà nel 2021. Ma sarà in ripresa per il 2022/23, e se per allora fossimo riusciti a preparare la località con una nuova fisionomia e spingere pertanto anche l' investimento privato sul Terminal coglieremmo un' opportunità importante». All' interno del "pacchetto" anche i lavori per ristrutturare il mercato del



pesce di Marina di Ravenna. L' intervento è da 2 milioni e partirà entro l' anno. E se per la Fabbrica Vecchia gli accordi per la gestione imporranno un lavoro supplementare, a luglio si andrà a gara per la rimozione della «spiaggetta»



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

che insabbia i fondali antistanti il terminal container. E a seguire la "fase tre" per la manutenzione straordinaria che migliorerà la navigabilità del Candiano fra San Vitale e Trattaroli.

Porto Ravenna: importante finanziamento europeo per rendere ancora più green lo scalo

(FERPRESS) - **Ravenna**, 4 MAG - E' di queste ore la notizia che il Progetto SUSPORT (SUStainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 Euro da parte dell' Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. SUSPORT fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (**Ravenna**, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). In concreto, a **Ravenna**, l' Autorità Portuale potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall' Europa. Il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia "cold ironing" (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di **Porto** Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all' ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell' aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l' Autorità Portuale sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di **Porto** Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell' Autorità Portuale che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall' Ente di Via Antico Squero per le attività all' interno dell' area portuale. "Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell' impegno dell' Autorità Portuale ad implementare la roadmap tracciata con il programma "**Ravenna** GREEN PORT" per lo sviluppo sostenibile del **Porto** di **Ravenna**" commenta il Presidente dell' AdSP Daniele Rossi. "Nei mesi scorsi abbiamo approvato il "Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale", come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito portuale, che "definisce indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso di energie rinnovabili in ambito portuale" e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto SUSPORT vanno proprio nella direzione di traguardare nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento."



Informazioni Marittime

Ravenna

Ravenna, mezzo milione per un porto più green

Fondi Ue per dotare lo scalo romagnolo di impianti ed auto elettriche

In arrivo a Ravenna 572 mila euro per rendere più "verde" il porto romagnolo. La somma è destinata a realizzare una parte del progetto Susport-Sustainable Ports , che ha ottenuto un finanziamento complessivo di 7,1 milioni di euro da parte dell' Unione Europea, per svolgere studi ed avviare azioni pilota finalizzate ad incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Il progetto fa parte del programma Italia-Croazia 2014 - 2020 e coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce,Rijeka). Le risorse comunitarie destinate a Ravenna consentiranno di realizzare tre progetti: il primo consiste in uno studio sull' utilizzo della tecnologia per la banchina elettrificata così da soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti; il secondo riguarda l' installazione di un impianto fotovoltaico sulle tettoie che coprono i posti auto del parcheggio della sede dell' **Autorità portuale** e il terzo l' acquisto di una o due auto elettriche utilizzate per le attività all' interno dello scalo.



Finanziamento Ue per il porto di Ravenna

Grazie al progetto Susport per incrementare efficienza energetica e sostenibilità ambientale (cold ironing)

Redazione

RAVENNA Il progetto Susport (SUStainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 euro da parte dell'Unione europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020 e coinvolge tutti i più importanti porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). In concreto, a Ravenna, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale potrà beneficiare di un finanziamento di 572.000 euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall'Europa. Il primo consiste in uno studio sull'utilizzo della tecnologia cold ironing (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all'ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell'aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l'Autorità portuale sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l'installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell'Autorità portuale che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall'Ente di Via Antico Squero per le attività all'interno dell'area portuale. Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell'impegno dell'Autorità portuale ad implementare la roadmap tracciata con il programma Ravenna Green Port per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna commenta il presidente dell'AdSp Daniele Rossi. Nei mesi scorsi abbiamo approvato il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale', come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito portuale, che definisce indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso di energie rinnovabili in ambito portuale e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto Susport vanno proprio nella direzione di trarre nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento, ha concluso il presidente Rossi.



Finanziamenti europei per il porto green

Per incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale

02 Maggio 2020 - Bruxelles - E' di queste ore la notizia che il Progetto Susport (SUStainable PORTs) ha ottenuto il finanziamento di complessivi 7.142.000 Euro da parte dell'Unione Europea, per la realizzazione di studi ed azioni pilota finalizzate ad incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale. Susport fa parte dei Progetti del Programma Interreg Italia-Croazia 2014 2020 e coinvolge tutti i più importanti Porti adriatici italiani (Ravenna, Venezia, Ancona, Bari, Trieste) e croati (Spalato, Dubrovnik, Zara, Ploce, Rijeka). In concreto, a Ravenna, l'Autorità Portuale potrà beneficiare di 572.000 Euro, con i quali realizzerà tre progetti interamente finanziati dall'Europa. Il primo consiste in uno studio sull'utilizzo della tecnologia "cold ironing" (banchina elettrificata) per soddisfare le necessità energetiche delle navi in sosta al terminal crociere di Porto Corsini e al terminal traghetti. Normalmente le navi all'ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell'aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Da tempo l'Autorità Portuale sta studiando la possibilità di ridurre le emissioni dei motori al terminal crociere di Porto Corsini con un sistema di alimentazione delle navi con corrente elettrica fornita da terra mentre sono ferme in banchina. Il secondo progetto riguarda l'installazione di un impianto fotovoltaico su apposite tettoie coprenti i posti auto del parcheggio della sede dell'Autorità Portuale che consentirà di generare energia per alimentare auto elettriche. Infine saranno acquistati con il contributo comunitario una o due auto elettriche che saranno utilizzate dall'Ente di Via Antico Squero per le attività all'interno dell'area portuale. Questo nuovo contributo europeo è la testimonianza dell'impegno dell'Autorità Portuale ad implementare la roadmap tracciata con il programma Ravenna GREEN PORT per lo sviluppo sostenibile del Porto di Ravenna" commenta il Presidente dell'AdSP Daniele Rossi. Nei mesi scorsi abbiamo approvato il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale", come previsto dalle norme sulla tutela ambientale in ambito portuale, che definisce indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso di energie rinnovabili in ambito portuale e le azioni che riusciremo a realizzare grazie al progetto SUSPORT vanno proprio nella direzione di trarre nei prossimi mesi alcuni degli obiettivi che ci siamo posti in questo importante documento."



Ricomincia l' iter burocratico

Berkan B, riparte il recupero del relitto affondato in pialassa

Allentata la morsa delle restrizioni per l' emergenza coronavirus, riparte l' iter per recuperare il relitto della Berkan B, semiaffondato nel canale Piomboni. Sulla vicenda è aperta un' inchiesta della magistratura. Il bando di gara relativo, per un importo tra gli 8 e i 9 milioni, se l' è aggiudicato la Micoperi. «La vicenda coronavirus - spiega il presidente dell' **Adsp**,

Daniele Rossi - ha fatto ritardare l' azienda aggiudicatrice nell' acquisizione della documentazione necessaria prevista per legge. Ora la pratica è completa. Così abbiamo chiesto e ottenuto dal tribunale l' autorizzazione a eseguire i lavori di recupero ed è stata convocata la conferenza dei servizi, altro passaggio obbligato per assegnare i lavori, che si terrà a fine mese». A questa prima conferenza ne seguirà una seconda e al termine, dopo aver valutato il progetto di recupero, potranno eventualmente essere dettate prescrizioni di salvaguardia ambientale. «Penso che questo iter possa chiudersi entro giugno, per poter eseguire i lavori di recupero in estate», commenta Rossi. L' impresa avrà 10 giorni per il recupero del relitto e 180 per lo smaltimento. In questi periodo all' insegna del Covid-19, l' **Adsp** ha continuato a operare seguendo diversi progetti. Nel giro di un paio di mesi si saprà chi si è aggiudicato i lavori per l' approfondimento dei fondali a meno 12.50. Nel frattempo, è ripreso il lavoro della draga per il livellamento del canale interno, mentre è allo studio il bando di gara per intervenire sul fondale tra San Vitale e Trattaroli, dove sorge il Terminal Container. Contemporaneamente sono in via di assegnazione progetti per oltre 30 milioni di euro. lo .tazz.



Il Tirreno

Livorno

le statistiche dell' avvisatore

Porto, gran frenata dei traffici In aprile raddoppia il calo

Meno di 400 navi in un mese: la flessione arriva al 37% (contro il 21% di marzo) Ma i camion via mare e i container diminuiscono meno. E i forestali crescono

livorno Gli effetti dell' emergenza coronavirus si sono fatti sentire sui traffici portuali. E in aprile ancor di più che mese precedente: al punto che, rispetto al dato dell' anno precedente, la diminuzione è risultata quasi doppia. Basti dire che in aprile sono arrivate in **porto** poco meno di quattrocento navi (394, per la precisione): nel raffronto con il 2019, stiamo parlando di un calo nell' ordine del 37% mentre non aveva raggiunto il 21% a marzo. Tanto nell' uno come nell' altro mese, a pesare è il pesante stop al flusso del settore passeggeri ma va detto che anche sul versante delle merci si è registrato in aprile una battuta d' arresto ben più rilevante (meno 22,3%) a paragone di quanto accaduto in marzo (meno 8,7%). In attesa che l' Authority sforni i dati sulla movimentazione delle merci, ecco la fotografia che arriva quasi in tempo reale dall' Avvisatore Marittimo che dall' alto della "torre di controllo" alla punta del Molo Mediceo tiene d' occhio gli arrivi delle navi nel **porto** di **Livorno**. Come detto, la componente che più soffre in questa fase è il traffico di passeggeri: anche nel mese scorso non è arrivata nessuna nave da crociera. Quanto ai traghetti, il blocco all' andirivieni di persone in partenza per la Sardegna decretato alla metà di marzo ha pesato come un macigno, anche se invece la Corsica Ferries ha concentrato su **Livorno** i propri collegamenti con l' isola francese. Risultato: in aprile il flop ha raggiunto il 57,5%, dice il responsabile Fabrizio Moniga (mentre in marzo la flessione è stata di poco superiore al 36%). Vale la pena di fare attenzione al fatto che, in campo merci, la batosta più ragguardevole si ha per i minori arrivi di navi che trasportano auto nuove da smistare a destinazione. «Dimezzato il numero di arrivi: 17 contro i 35 di aprile 2019», dice Monica (erano stati ancora 33 a marzo). È risultato in netto calo anche il flusso di navi che viaggia sulla "autostrade del mare" con camion e semirimorchi spediti via mare, cioè la tipologia numero uno dei traffici merci dello scalo labronico (e tale da farne di gran lunga il numero uno in Italia in questo campo). Fra le navi arrivate a **Livorno**, quasi una su tre appartiene a questo settore (116) e insieme ai traghetti rappresenta più della metà degli ingressi complessivi in **porto**. Ma alla resa dei conti il mese di aprile ha visto un buon 20% di navi in meno. Più del doppio della diminuzione riscontrata in marzo, quando scendendo da 200 a 185 arrivi la flessione si era limitata al 7,5%. Meno brusca la frenata se guardiamo a quanto è accaduto nei traffici container: 56 le navi portacontenitori arrivate nei terminal livornesi in aprile, il 16% in meno rispetto al 2019; in linea con marzo (ma con una flessione giunta al 12%). Un' altra sottolineatura meritano le navi adibite al trasporto di prodotti petroliferi: il borsino delle quotazioni del petrolio si attesta ancora su standard molto più bassi del consueto ma mai come quando attorno al 20 aprile sono finite addirittura in negativo col venditore che pagava l' acquirente, ingenerando a livello mondiale fenomeni incredibili come la trasformazione di flotte di petroliere in depositi per lo stoccaggio provvisorio contando su una futura impennata dei prezzi. Gli effetti di questi sconvolgimenti li abbiamo visti in qualche misura anche qui, quando al largo di Antignano nelle scorse settimane si notavano anche cinque petroliere in rada. Paradossalmente, proprio mentre i prezzi del barile andavano sull' ottovolante e la domanda di petrolio crollava a picco per lo stop alla produzione industriale quasi ovunque nel mondo la statistica degli



Il Tirreno

Livorno

arrivi delle petroliere è uno dei grafici che ha sofferto meno, limitando le perdite a 10 punti percentuali (e anche per le navi di prodotti chimici la variazione negativa non è andata più giù del 6%). Ma c'è anche un altro effetto che si rileva in queste settimane fra le navi che gironzolano al largo delle nostre coste: i monitor di tracciamento del traffico marittimo indicano che si muovono al minimo dei giri navi come la Msm Dolores, un "general cargo" di quasi 110 metri battente bandiera cipriota che ha lasciato il porto di Livorno sabato pomeriggio dopo aver scaricato sabbie e zirconio e ufficialmente non ha destinazione perché «in attesa ordini». Idem almeno altre quattro navi nel raggio di una cinquantina di miglia. Eppure non è niente, visto che sui mari del mappamondo se ne contano 783 che aspettano disperatamente di avere un carico e nel Mediterraneo siamo lontani dalla situazione ben più critica nella metà sud della penisola iberica o della fascia di mare fra Il Pireo e il Mar Nero. Resta da segnalare che, in questo oceano di segni "meno" per la chiusura generalizzata delle attività, salta agli occhi una accoppiata di dati in crescita: quello delle navi cariche di grano (più 33%), ma si tratta di piccoli numeri, e soprattutto quello delle navi che trasportano cellulosa. Soprattutto quest'ultimo è importante: sia per la quantità (più 87%) sia per la qualità (è una tipologia di traffico che vede Livorno come uno dei punti di riferimento nel Mediterraneo). --Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

le cifre del consuntivo

I conti dell' Authority ai raggi x quasi 50 milioni nelle infrastrutture

LivornoL' Authority di Palazzo Rosciano, guidata dal presidente Stefano Corsini in tandem con il segretario generale Massimo Provinciali, ha impegnato - sia per opere da costruire che per le manutenzioni - 49 milioni di euro nelle infrastrutture dei porti che ricadono sotto la sua competenza: Livorno, Piombino e gli scali delle isole dell' Arcipelago. E' la cifra-chiave che salta fuori dal quadro contabile messo nero su bianco nel bilancio consuntivo che i vertici dell' istituzione portuale hanno presentato al comitato di gestione: riguarda il 2019, l' annata che ha visto l' ente per la metà del tempo in mano a un commissario per via della sospensione tanto di Corsini che di Provinciali nel quadro dell' inchiesta choc sulle concessioni temporanee. Ai 49 milioni per interventi infrastrutturali e manutentivi vanno sommati altri 24 relativi a spese correnti. Dal lato delle entrate l' Authority è arrivata a mettere in cassa 84 milioni di euro. Così suddivisi, secondo le principali voci che emergono dai conti: 29 milioni in arrivo come trasferimenti dallo Stato e dalla Regione; 18 milioni riguardanti la riscossione di canoni demaniali (tra concessioni, occupazione temporanea e accosti pubblici); 26,5 milioni provenienti dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali. Dal quartier generale dell' Authority fanno rilevare che si tratta di «cinque milioni e mezzo in più rispetto all' anno precedente» e questo è «a dimostrazione del crescente flusso dei traffici e delle navi che hanno attraccato nei nostri porti nell' ultimo triennio prima dell' emergenza Covid-19». L' avanzo di amministrazione presentato dall' **Autorità di Sistema** a fine esercizio risulta di 11 milioni e fa sì che l' avanzo complessivo superi perfino quota cento milioni di euro (102,5), una parte dei quali (poco meno di 44) risulta vincolata (con «un saldo finale di cassa di oltre 191 milioni di euro», precisano da Palazzo Rosciano segnalando che, al netto delle imposte, l' utile di esercizio è di 9,5 milioni di euro). Corsini tiene a sottolineare il lavoro degli uffici («hanno lavorato alacremente per rispettare i termini originari di presentazione del bilancio, recentemente prorogati a giugno») e ribadisce che è «un bilancio in crescita, solido, che consente di avere a disposizione notevoli risorse da impiegare in infrastrutture, a fronte di un parco progetti che negli ultimi due anni è cresciuto enormemente e ci consentirà di accedere a ulteriori risorse e, a breve, di dare finalmente avvio a numerosi interventi che attendono da molto tempo». Per il numero uno dell' Authority c' è sufficiente fieno in cascina per «affrontare al meglio la situazione congiunturale e sostenere, laddove possibile, le imprese e i lavoratori nei tempi difficili che ci aspettano». -



Il Tirreno

Livorno

le tappe

La nostra inciviltà riemerge dai Fossi Quintali di relitti sono tornati a galla

Sono decine i rifiuti recuperati durante la pulizia straordinaria. Ma c'è chi protesta perché vorrebbe uscire con la barca...

Federico Lazzotti / Livorno. È un braccio meccanico con attaccata una mano d'acciaio che si alza e si abbassa dal pelo dell'acqua, lungo i Fossi medicei, davanti al ponte dei Domenicani, a sbatterci in faccia, tuffo dopo tuffo, relitto dopo relitto che riaffiora coperto dalla melma, tutta la nostra inciviltà sommersa in poco più di cento metri, nel cuore della Venezia. Quintali di vergogna che hanno le sembianze di pneumatici di auto, camion e motorini; biciclette sulle quali, nel tempo è cresciuta perfino la flora marina, basi di ombrelloni, cartelli stradali con sempre attaccato il palo a cui erano stati fissati lungo la strada prima di essere sradicati, fusti di birra ancora da aprire, sedie, tavolini, un bidone dei rifiuti, la scaletta di un'imbarcazione, un parabordo. E poi una serie di oggetti non identificati di vetro e plastica. Tutta roba, ovviamente, che non è caduta in acqua da sola, ma è stata gettata, nascosta, dimenticata. La dimensione complessiva della nostra inciviltà? «Cinque metri cubi di relitti», rispondono da Labromare che insieme ai sommozzatori di Sub Sea si è occupata (gratuitamente) dell'intervento e adesso procederà allo smaltimento di tutto il materiale nel proprio stabilimento, dentro al varco Galvani, in porto. Nel giorno in cui il Paese torna lentamente a vivere, Livorno inizia (speriamo) a fare pace con il proprio passato. Con ciò che per anni abbiamo voluto nascondere sul fondale di un tesoro di tutti (compromettendolo in buona parte) e che in questi due mesi di chiusura è tornato visibile con l'acqua pulita, tanto brutto da non poter più girare lo sguardo da un'altra parte e far finta di niente. Lo ripete il sindaco Luca Salvetti guardando, poco prima delle 9, il subacqueo: bombole, microfono e muta, risalire lentamente dal fondale con in mano uno dei tanti cerchioni recuperati nella prima delle due giornate di pulizia straordinaria dei canali. Un intervento sostenuto dal Tirreno, rilanciato da un'intera comunità e raccolto dalle istituzioni. «È ovvio - spiega Salvetti - che due giornate non possono bastare perché il lavoro da fare nei Fossi per i Fossi è grandissimo e non si risolve così. Ma certo è un segnale, un punto di partenza, soprattutto perché in questo caso si è visto quanto sia importante la collaborazione tra le istituzioni per effettuare interventi come questi e in tempi brevissimi». C'è un aspetto a cui il sindaco tiene particolarmente e riguarda il rapporto con l'**Autorità portuale** che ha la gestione dei Fossi e con cui c'è un trattativa in corso per il passaggio di competenze con l'amministrazione. «Se **Autorità** di **sistema** e Comune collaborano lo fanno per la città e ce ne siamo accorti nei cinque anni precedenti - aggiunge lanciando una frecciatina a chi lo ha preceduto -. Ecco perché sono convinto che su questo fronte serva una collaborazione fattiva. Motivo per cui abbiamo istituito a un assessorato ad hoc che si occupa esclusivamente del porto». Un concetto che il segretario dell'Authority Massimo Provinciali sintetizza citando l'ex presidente, Luciano Gallanti, recentemente scomparso. «Il porto senza la città - ripeteva - non va da nessuna parte. Essendo l'Italia il paese delle città portuali non si può prescindere da questo connubio». Poi aggiunge, guardando la mano meccanica spostare la mano con dentro i relitti per trasferirli dentro al cassone sistemato al centro dell'imbarcazione della Labromare: «Questi rifiuti però non crescono in natura, ce le tira qualcuno». Facendo un passo avanti nel ragionamento, serve un controllo e un impegno concreto delle istituzioni,



Il Tirreno

Livorno

ma anche un senso di responsabilità dei singoli cittadini affinché siano loro stessi custodi di questa nostra bellezza. Purtroppo, però, su questo c'è molto da lavorare. Per accorgersene basta restare seduti lungo la spalletta dei Fossi, sugli scali del Vescovado, mentre gli spazzini delle acque sono al lavoro, e ascoltare i proprietari di alcune imbarcazioni che nel giorno in cui il governatore Enrico Rossi ha dato il via libera al ritorno in mare non nascondono l'insofferenza per non poter accendere il motore. «Non posso uscire, ma cosa rompete le scatole con la pulizia». Un altro schiaffo, questo inaspettato, che fa più male degli altri, perché non viene dal fondale ma ci riporta sulla terra. --

Il Tirreno

Livorno

Dopo la proposta dell' artista Enrico Bacci

Più difficile con i rifiuti realizzare una scultura

il retroscena L' idea, bella e affascinante, di realizzare un' opera d' arte con i relitti recuperati nei Fossi che potesse fare da monito e da memoria, sembra più lontana. Il motivo? Nonostante la proposta lanciata dall' ex consigliere regionale Mario Lupi, l' impegno dell' artista Enrico Bacci di cui pubblichiamo l' ultimo bozzetto e il sostegno di molti, il problema riguarda la normativa legata allo smaltimento dei rifiuti recuperati lungo i canali. Spiegano dall' **Autorità portuale** e da Labromare, la prima in qualità di gestore dello specchio acqueo, la seconda come società convenzionata per la gestione dei rifiuti. «Ogni relitto ha un codice e un percorso per essere smaltito. Nel caso in cui noi cedessimo questi rifiuti a terze persone andremmo incontro a dai problemi anche legali per un errato smaltimento che in carico a noi». Resta il fatto che la proposta, apprezzata anche dall' assessore alla cultura Simone Lenzi, sarebbe stato un modo intelligente di recuperare qualcosa di apparentemente brutto in qualcosa di bello e significativo. Spiega Bacci illustrando l' ultimo bozzetto. «Ho elaborato un nuovo disegno, considerando il materiale che viene ritrovato e le sue dimensioni, e che prevede anche uno "strutturale" a sostegno. Il titolo potrebbe essere "Luce all' inconscio" visto le analisi che compaiono sull' Espresso del giornalista Alessandro Gilioli, "I fossili Livorno, cioè il nostro inconscio». Un' idea, in ogni caso, da tenere presente per il futuro, magari trovando il modo di sanificare i rifiuti e donarli a uno o più artisti. Una cosa è certa: sotto i Fossi, purtroppo, di oggetti per poter realizzare una scultura, purtroppo, ce ne sono in abbondanza. --



Livorno, via alla pulizia dei Fossi

Recuperati 5 metri cubi di rifiuti

È iniziato il recupero nel fosso tra il ponte dei Domenicani e la Fortezza Nuova, dei relitti e rifiuti abbandonati sul fondale dell' antica via d' acqua che attraversa lo storico rione della Venezia. Sono stati rimossi 5 metri cubi di rifiuti tra copertoni, biciclette, cartelli stradali, piantane di ombrelloni, bottiglie e un fusto di birra. Ma sono riapparsi anche relitti di imbarcazioni oltre a rifiuti in questi giorni, dopo due mesi nei quali il fermo delle barche nei fossi medicei ha fatto depositare i sedimenti facendo recuperare una limpidezza parziale alle acque che hanno restituito alla vista tutto quello che era stato gettato, o era affondato. Questa iniziativa è stata avviata grazie all' intesa tra Comune e **Autorità Portuale**. Così sono entrati in azione i sommozzatori della Sea Sub e gli operatori della società Labromare per ripulire il fosso, i lavori proseguiranno anche oggi.

Livorno

MARTedì - 5 MAGGIO 2020 - LA NAZIONE 17

'Toglieteci almeno le tasse'
E Salvetti scrive a Conte
Negli e proclama, in reply alle manifestazioni in piazza della Repubblica. L'incanto con il sindaco e la consegna simbolica delle chiavi

Contagi sempre ai minimi
Ma una vittima dopo giorni di stop

Recuperati 5 metri cubi di rifiuti

Paroli risponde
Regole ripetute

«Molti di noi non ce la faranno»



Livorno, operazione recupero di relitti e rifiuti dai fossi in Venezia

Livorno 4 aprile 2020 - È iniziato il recupero, nei fossi di Livorno tra il ponte dei Domenicani e la Fortezza Nuova, dei relitti di barche e rifiuti abbandonati sul fondale dell'antica via d'acqua che attraversa lo storico rione della Venezia. Relitti e rifiuti sono riapparsi dai fondali in questi giorni dopo due mesi nei quali il fermo delle barche nei fossi medicei ha fatto ridepositare i sedimenti facendo recuperare una limpidezza parziale alle acque che hanno restituito alla vista tutto quello che era stato gettato, o era stato abbandonato. Così nella mattina di lunedì, grazie all'intesa tra Comune e **Autorità Portuale**, sono entrati in azione i sommozzatori della Sea Sub e gli operatori della società Labromare per ripulire il fosso, dove è stata interdetta la circolazione delle barche ripresa oggi per ordine della Regione dopo due mesi di fermo obbligato per il lock down imposto per l'emergenza coronavirus. Sul posto anche il sindaco Salvetti e i vertici dell'Authority . M.D.

IL TELEGRAFO

The screenshot shows the top of the IL TELEGRAFO LIVORNO website. The main headline is "Livorno, operazione recupero di relitti e rifiuti dai fossi in Venezia". Below the headline is a sub-headline: "Sub e operatori della ditta Labromare a lavoro per ripulire, tra l'altro, anche le carcasse e i motori apparsi sul fondale dell'antica via d'acqua". There are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. The article text begins with "Livorno 4 aprile 2020 - È iniziato il recupero, nei fossi di Livorno tra il ponte dei Domenicani e la Fortezza Nuova, dei relitti di barche e rifiuti abbandonati sul fondale dell'antica via d'acqua che attraversa lo storico rione della Venezia. Relitti e rifiuti sono riapparsi dai fondali in questi giorni dopo due mesi nei quali il fermo delle barche nei fossi medicei ha fatto ridepositare i sedimenti facendo recuperare una limpidezza parziale alle acque che hanno restituito alla vista tutto quello che era stato gettato, o era stato abbandonato." To the right of the main text are several "POTREBBE INTERESSANTI ANCHE" (You might also be interested in) sections with small images and headlines related to COVID-19, such as "Coronavirus, vaccino italiano funziona su cellule umane. È la prima volta?" and "Coronavirus, cosa si può fare da oggi. Le risposte agli ultimi dubbi sulla Fase 2".

Livorno: 2a riunione della Cabina di Regia Città-Porto per attivare strumenti di supporto e poter ripartire dopo l' emergenza

(FERPRESS) - **Livorno**, 4 MAG - Azzeramento e rimodulazione dei canoni demaniali, rapido riconoscimento alle imprese delle spese sostenute per i DPI, tutela dei livelli occupazionali, sono i tre punti fondamentali emersi dal secondo appuntamento della Cabina di Regia Città-**Porto** promossa dall' Amministrazione Comunale in collaborazione con Adsp MTS e Capitaneria di **porto**, alla quale partecipano addetti ai lavori dell' ambito portuale ed i sindacati. La lunga riunione on-line che si è tenuta giovedì 30 aprile, durata 3 ore, si è conclusa con la decisione di stilare un documento comune da presentare ai Ministeri competenti per la salvaguardia delle imprese portuali, a tutela della tenuta occupazionale della città e per favorire strumenti di gestione adeguati a far sì che nel momento della ripartenza, il **porto** di **Livorno** possa mantenere la propria posizione di competitività . Ad aprire i lavori l' assessora al **porto** e integrazione **porto**-città Barbara Bonciani che ha ribadito l' importanza di un percorso comune e coeso di tutti i soggetti coinvolti e la necessità di intraprendere un dialogo con il Governo "Abbiamo bisogno che il riconoscimento dei costi realizzati dalle imprese portuali per la sicurezza dei lavoratori avvenga in tempi rapidi. Per questo è necessario che il decreto attuativo del 'Cura Italia 'sia emanato quanto prima. Dalla seconda Cabina di Regia Città-**Porto** è emersa l' esigenza di redigere un documento condiviso che interessi sia il **porto** che la città, da presentare ai Ministeri competenti, al fine di accelerare i tempi per assicurare l' attività delle imprese. Il **porto** di **Livorno** durante il periodo di emergenza ha continuato ad essere operativo e non si sono verificati casi di lavoratori contagiati. Le aziende stanno sperimentando nuovi modelli organizzativi, ma hanno bisogno di essere sostenute. Il documento deve anche essere la base per un impegno comune e condiviso, ognuno per le proprie competenze, finalizzato a garantire la competitività del sistema città - **porto** di **Livorno**" Il Sindaco Luca Salvetti ha ribadito l' importanza della Cabina di Regia **Porto**-Città "Le riunioni della Cabina di Regia Città-**Porto** sull' emergenza Covid-19, hanno lo scopo di monitorare gli effetti che l' emergenza sanitaria sta generando sui traffici portuali e la catena logistica integrata, al fine di rilevare le conseguenze generate sulla tenuta socio economica della città e le modalità per una ripartenza veloce e non traumatica. Dopo di noi, seguendo il nostro modello, è stata attivata anche a Genova e Venezia". Il Presidente dell' Autorità di Sistema Stefano Corsini, dopo aver fatto una breve sintesi di quanto emerso dall' incontro dell' Organismo di paternariato, si è dichiarato favorevole alla creazione di una piattaforma di supporto basata sulla collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, in base a quanto emerso dalla discussione, da cui scaturisca un documento da recapitare ai canali giusti. L' Ammiraglio Tarzia, Comandante della Capitaneria di **Porto**, ha posto l' attenzione sulla ripartenza, già da lunedì 4 maggio, quando in base al DPCM del 26 aprile molte aziende riprenderanno la produzione "E' necessario accompagnare il riavvio delle imprese valorizzando le competenze sulla sicurezza, con un sistema di vigilanza adeguato, non con intenti punitivi, ma con l' obiettivo di sensibilizzare e rassicurare le aziende e i lavoratori a garanzia del mantenimento dell' operatività del **porto** . Una sorta di sistema di sicurezza allargato da verificare insieme ai datori di lavoro, assicurando così l' attività delle imprese portuali. L' Ammiraglio ha poi fatto riferimento all' importanza della realizzazione del Microtunnel per scongiurare una marginalità del **porto** di **Livorno** sul traffico contenitori". Gli operatori portuali, i rappresentanti delle istituzioni ed i sindacati presenti al secondo appuntamento della Cabina di



Regia Porto-Città hanno sostenuto e condiviso il documento comune da presentare al Governo. Il documento sarà redatto dall' Assessora



FerPress

Livorno

Barbara Bonciani, condiviso e firmato da tutti i soggetti partecipanti. La terza riunione della Cabina di Regia si terrà tra 10 giorni.

Il completamento del microtunnel slitterà al 2022

L'opera finirà (forse) nell'Estate 2021 e un anno di tempo servirà all'Eni per posizionare le nuove tubature

Vezio Benetti

LIVORNO Il completamento del microtunnel sotto il canale Industriale nel porto di Livorno che dovrebbe servire per lo spostamento di alcuni tubi dell'Eni e consentire così una ristrutturazione di quel passaggio in attesa della futura (per chi ci crede ancora) darsena o piattaforma Europa, slitterà almeno alla seconda metà del 2022. La conclusione dell'intervento, di importanza vitale per mantenere lo scalo livornese a livelli di mercato, è in ballo ormai da sedici anni e viene sistematicamente procrastinata, un po' per l'insorgere di imprevisti che finiscono per coinvolgere anche lunghe perizie per accertare (eventuali) responsabilità e un po' si sostiene perché si tratta di un'opera particolarmente complessa, argomento, quest'ultimo, del tutto rispettabile, ma invero poco credibile di fronte all'inaudito periodo di sedici anni infruttuosamente consumato. Dobbiamo ricordare che siamo a più di cinquant'anni dalla conquista della Luna e che opere incomparabilmente più grandi e ardite sono state compiute in metà tempo e anche meno. Non è trascorso un mese da quando, sulla scorta dei dati indubitabili, avevamo pronosticato una ragionevole conclusione della travagliatissima vicenda al massimo per gli inizi del 2022 ed ecco che, solo pochissimi giorni or sono, il reale responsabile dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, dottor Massimo Provinciali, dopo aver premesso il trito ritornello della complessità dell'opera, ha auspicato che i lavori possano riavviarsi nel prossimo Giugno o, al più tardi, Luglio spostando così, ancora una volta, l'ultimazione del tunnel in senso stretto già prevista per la fine di quest'anno alla seconda metà del 2022. Salvo ostacoli ulteriori, naturalmente. Poiché non c'è ragione di poter contare su una contrazione dell'anno di tempo di cui l'Eni avrà bisogno per la rimozione delle vecchie tubature e il posizionamento delle nuove, è ormai aritmeticamente certo che gli operatori livornesi potranno (utinam!) fruire del canale ristrutturato, non prima della fine dell'Estate del 2022; ma chi si sentirebbe di scommetterci? La vicenda ha ormai assunto i caratteri di un paradosso veramente inaudito, un'altra storiaccia con cui la pandemia non ha davvero a vedere alcunché come niente ha a vedere con la coltre di quasi completo silenzio che avvolge il procedere (?) del progetto darsena Europa, per non parlare poi della ultraquinquennale gara per l'assegnazione dei bacini da carenaggio, una patata rovente che nessuno sembra volere per le mani per i risvolti giudiziari che potrebbero derivarne. Il piccolo (si perdoni il pleonaso) microtunnel di Livorno si rifà ad una tecnologia consolidata e assai diffusa in ogni dove mediante la quale si pongono in opera condotte che devono attraversare gallerie, corsi d'acqua, ferrovie, aree urbanizzate o soggette a tutela etc, senza scavi a cielo aperto. Normalmente detto molto in soldoni viene predisposto un pozzo di origine e uno di destinazione, quindi si procede con la perforazione e la posa delle tubazioni. A Livorno, dunque, per quanto l'intervento possa essere risultato complicato, non si sta svolgendo alcun avveniristico esperimento pilota, non si tratta di un'opera pionieristica, ma di un intervento praticamente routinario che, a petto per esempio del famoso o famigerato tunnel Tap di san Foca, in Puglia, o di altre assai più lunghe e complesse (quelle sì) pipe lines che esistono e si costruiscono in giro per il mondo, sembra meritare veramente il prefisso micro.



«Siamo al lavoro per l' approdo ex Terre Rosse» La pandemia rallenta l' asta, ma non la nautica

PIOMBINO L' emergenza per la pandemia covid 19 ha determinato il rinvio dell' asta pubblica per la gestione dell' approdo turistico ex Terre Rosse, ma la società Marina di Cagliana va avanti ed è pronta per la ripresa. La società in accomandita che i diportisti del porticciolo sulle rive del Cagliana (ex Terre Rosse, ndr) hanno costituito, lo scorso maggio, per farsi garante del concordato della precedente società di gestione e rilanciare il Marina, malgrado il rinvio dell' asta a fine novembre, sta continuando a lavorare. E ora con la possibilità di tornare in mare per le imbarcazioni di diporto, si lavora a pieno ritmo. La società ha rinnovato per un anno il contratto d' affitto per arrivare all' asta nel pieno possesso dell' azienda, messo in sicurezza il **porto**, eseguito e programmato una serie di lavori importanti (ripristino delle reti idrauliche ed elettriche, delle banchine e pontili, degli impianti fognari) e di una miriade di altri lavori ordinari e straordinari tesi al ripristino della sicurezza e a fare riacquistare al Marina la dignità che gli spetta sul mercato nautico. Infine sta continuando la raccolta, fra i soci ed i diportisti, delle risorse che saranno necessarie per adempiere al piano concordatario e al recupero della struttura che gli organi amministrativi si augurano aggiudicataria dell' asta. Le difficoltà ci sono, ma Marina sul Cagliana vuole superarle.

«Attenzione, è la fase più delicata»
Il resto nelle fabbriche tra protocolli di sicurezza e problemi da risolvere con la mancata sanificazione

Commercianti in piazza
Il Comune farà

Scavi archeologici alla ricerca delle antiche terme romane

«Siamo al lavoro per l'approdo ex Terre Rosse»
La pandemia rallenta l'asta, ma non la nautica



Sulla Costa 49 positivi

Sono 49 in totale i tamponi positivi rilevati a bordo della nave Costa Magica ormeggiata al porto di Ancona con 617 membri d' equipaggio a bordo: dopo gli 11 sbarchi di domenica mattina, ieri sono scesi a terra altri due membri dello staff, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo. Le operazioni di prelievo dei tamponi si erano concluse il 2 maggio come comunicato dal Gores. «Stiamo conducendo un ottimo lavoro di squadra tra soggetti ed enti del territorio - afferma il presidente Ceriscioli - e voglio ringraziare tutti. È un lavoro del quale come presidente di Regione sono molto orgoglioso, perché racconta con i fatti la nostra cultura dell'accoglienza e della generosità, ma anche la nostra grande professionalità ed efficienza, in tutti gli enti e in tutti i settori. Il nostro sistema sanitario si è dimostrato pronto a gestire i percorsi in modo efficace, corretto e sicuro. Il nostro impegno di questi giorni è un segno di attenzione e di rispetto nei confronti di chi lavora e si è trovato a gestire una situazione di grande difficoltà».

Primo piano • Ancona

93

Corriere Adriatico
Martedì 5 maggio 2020

«A noi niente soldi Il nostro impegno è stato ignorato»

Lettera dei medici specializzati a Regione e sindacati
«Ci negano il risarcimento come agli altri operatori»

I CONTROLLI
Sulla Costa
49 positivi

APPELLO
ANCONA. Tanti di loro sono medici specializzati in malattie infettive, altri sono infermieri, altri ancora sono operatori sanitari. Sono i medici specializzati in malattie infettive, infermieri, operatori sanitari e altri operatori sanitari che hanno scritto una lettera di appello alla Regione Marche e ai sindacati per chiedere il risarcimento per il lavoro svolto a bordo della Costa Magica. «A noi niente soldi, il nostro impegno è stato ignorato», dicono. «Ci negano il risarcimento come agli altri operatori».

La lettera è stata inviata ai vari enti competenti per la gestione della crisi sanitaria. «A noi niente soldi, il nostro impegno è stato ignorato», dicono. «Ci negano il risarcimento come agli altri operatori».

La sentinella dell'ufficio in via Fratelli Bandiera a Senigallia

«In coda e distanti, alle Poste gli anziani si sono comportati bene»

Senigallia. In un'aula della sede della posta di Senigallia, una signora di 85 anni aspetta in fila per essere servita. «In coda e distanti, alle Poste gli anziani si sono comportati bene», dice il direttore della filiale postale. «In coda e distanti, alle Poste gli anziani si sono comportati bene», dice il direttore della filiale postale.

Senigallia. In un'aula della sede della posta di Senigallia, una signora di 85 anni aspetta in fila per essere servita. «In coda e distanti, alle Poste gli anziani si sono comportati bene», dice il direttore della filiale postale.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

MARCHE

Calano i ricoverati Sulla Costa Magica 49 tamponi positivi

ANCONA Sale all'improvviso la curva dei contagi nelle Marche ma il motivo è squisitamente tecnico: nel totale dei positivi (44 su 557 tamponi) finiscono 31 casi, tutti riferiti al territorio di Urbino, accumulati nei giorni scorsi. Per il resto le notizie sono ancora positive: diminuisce il numero dei ricoverati (da 443 a 433). In aumento anche il numero di guariti/dimessi (da 2.194 a 2.225). In totale il numero dei contagi è 6.363 su 42.838 campioni processati. Ieri si sono registrati 4 nuovi decessi, 936 in totale: 495 a Pesaro Urbino, 206 ad **Ancona**, 150 a Macerata, 65 a Fermo, 12 ad Ascoli e otto provenienti da fuori regione. Intanto si è appreso che sono 49 in totale i tamponi positivi rilevati a bordo della nave Costa Magica ormeggiata al **porto** di **Ancona** con 617 membri d'equipaggio a bordo: dopo gli 11 sbarchi di domenica mattina, sono scesi a terra ieri altri due membri dello staff, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo. Le operazioni di prelievo dei tamponi si erano concluse il 2 maggio.

Salgo sul bus e corro in spiaggia «Il sogno ritrovato della normalità»
Emilia Romagna e Marche, gradualmente ma regole rispettate quasi ovunque. Evitati gli assembramenti

Calano i ricoverati Sulla Costa Magica 49 tamponi positivi



Coronavirus, 49 positivi a bordo Costa Magica ad Ancona

Il Gores ha comunicato nel pomeriggio che sono 49 in totale i tamponi positivi rilevati a bordo della nave Costa Magica ormeggiata al porto di Ancona. Dopo gli 11 sbarchi di ieri mattina, sono scesi a terra oggi altri 2 membri dell' equipaggio, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo. Le operazioni di prelievo dei tamponi si erano già concluse il 2 maggio. "Stiamo conducendo un ottimo lavoro di squadra tra soggetti ed enti del territorio - afferma il presidente Luca Ceriscioli - e voglio a questo punto ringraziare tutti. E' un lavoro del quale come presidente di Regione sono molto orgoglioso, perché racconta con i fatti la nostra cultura dell' accoglienza e della generosità, ma anche la nostra grande professionalità ed efficienza, in tutti gli enti e in tutti i settori. In questa pandemia abbiamo sempre creato sinergie positive, per mettere a sistema tutte le nostre migliori energie, a supporto e a servizio di chi ha maggiore bisogno, come è avvenuto anche in questo caso. Come previsto, inoltre, il nostro sistema sanitario si è dimostrato pronto a gestire i percorsi in modo efficace, corretto e sicuro. Il nostro impegno di questi giorni è un segno di attenzione e di rispetto nei confronti di chi lavora e si è trovato a gestire una situazione di grande difficoltà".

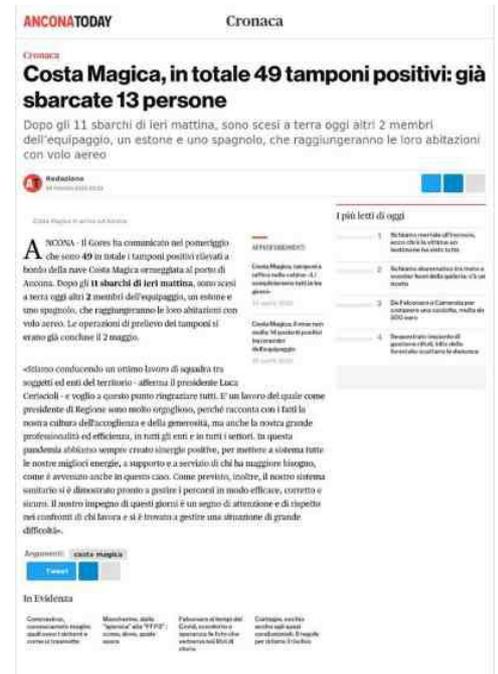
RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



Costa Magica, in totale 49 tamponi positivi: già sbarcate 13 persone

Dopo gli 11 sbarchi di ieri mattina, sono scesi a terra oggi altri 2 membri dell' equipaggio, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo

ANCONA - Il Gores ha comunicato nel pomeriggio che sono 49 in totale i tamponi positivi rilevati a bordo della nave Costa Magica ormeggiata al porto di Ancona. Dopo gli 11 sbarchi di ieri mattina, sono scesi a terra oggi altri 2 membri dell' equipaggio, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo. Le operazioni di prelievo dei tamponi si erano già concluse il 2 maggio. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Play Replay Play Replay Pausa Disattiva audio Disattiva audio Disattiva audio Attiva audio Indietro di 10 secondi Avanti di 10 secondi Spot Attiva schermo intero Disattiva schermo intero Skip Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante, dopo che avrai attivato javascript... Forse potrebbe interessarti, dopo che avrai attivato javascript... Devi attivare javascript per riprodurre il video. «Stiamo conducendo un ottimo lavoro di squadra tra soggetti ed enti del territorio - afferma il presidente Luca Ceriscioli - e voglio a questo punto ringraziare tutti. E' un lavoro del quale come presidente di Regione sono molto orgoglioso, perché racconta con i fatti la nostra cultura dell' accoglienza e della generosità, ma anche la nostra grande professionalità ed efficienza, in tutti gli enti e in tutti i settori. In questa pandemia abbiamo sempre creato sinergie positive, per mettere a sistema tutte le nostre migliori energie, a supporto e a servizio di chi ha maggiore bisogno, come è avvenuto anche in questo caso. Come previsto, inoltre, il nostro sistema sanitario si è dimostrato pronto a gestire i percorsi in modo efficace, corretto e sicuro. Il nostro impegno di questi giorni è un segno di attenzione e di rispetto nei confronti di chi lavora e si è trovato a gestire una situazione di grande difficoltà».



Costa Magica, i tamponi positivi al Covid sono quarantanove

Redazione

Ancona Sono 49 in tutto i tamponi positivi a bordo della nave Costa Magica ormeggiata al porto di Ancona con 617 membri d'equipaggio a bordo: dopo gli 11 sbarchi di ieri mattina, sono scesi a terra oggi altri due membri dello staff, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo. Le operazioni di prelievo dei tamponi si erano concluse il 2 maggio. Lo comunica il Gores. «Stiamo conducendo un ottimo lavoro di squadra tra soggetti ed enti del territorio dice il presidente Luca Ceriscioli e voglio a questo punto ringraziare tutti. È un lavoro del quale come presidente di Regione sono molto orgoglioso, perché racconta con i fatti la nostra cultura dell'accoglienza e della generosità, ma anche la nostra grande professionalità ed efficienza, in tutti gli enti e in tutti i settori». «In questa pandemia abbiamo sempre creato sinergie positive per mettere a sistema tutte le nostre migliori energie, a supporto e a servizio di chi ha maggiore bisogno, come è avvenuto anche in questo caso. Come previsto, inoltre, il nostro sistema sanitario si è dimostrato pronto a gestire i percorsi in modo efficace, corretto e sicuro. Il nostro impegno di questi giorni è un segno di attenzione e di rispetto nei confronti di chi lavora e si è trovato a gestire una situazione di grande difficoltà».

Costa Magica, i tamponi positivi al Covid sono quarantanove

di MAURO DEB - [Foto: Gores](#)

Ancona - Sono 49 in tutto i tamponi positivi a bordo della nave Costa Magica ormeggiata al porto di Ancona con 617 membri d'equipaggio a bordo: dopo gli 11 sbarchi di ieri mattina, sono scesi a terra oggi altri due membri dello staff, un estone e uno spagnolo, che raggiungeranno le loro abitazioni con volo aereo. Le operazioni di prelievo dei tamponi si erano concluse il 2 maggio. Lo comunica il Gores.

«Stiamo conducendo un ottimo lavoro di squadra tra soggetti ed enti del territorio» - dice il presidente Luca Ceriscioli - «e voglio a questo punto ringraziare tutti. È un lavoro del quale come presidente di Regione sono molto orgoglioso, perché racconta con i fatti la nostra cultura dell'accoglienza e della generosità, ma anche la nostra grande professionalità ed efficienza, in tutti gli enti e in tutti i settori». «In questa pandemia abbiamo sempre creato sinergie positive per mettere a sistema

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Porto, i sindacati dicono no alla Pas e non firmano la cassa integrazione

VERTENZA «Una lotta senza fine, ma noi non siamo disposti a cedere». E' questa la posizione dei sindacati a termine del lungo incontro con i vertici della Pas, la società della sicurezza interna al porto, al 100% di proprietà dell'**Autorità di sistema** portuale che conta una settantina di dipendenti. L'azienda ha deciso di chiedere la cassa integrazione per il Covid 19, ma i rappresentanti dei lavoratori non sono d' accordo. E non sembrano intenzionati a firmare la richiesta della società. «È una richiesta tardiva afferma Fabiana Attig dell' Ugl Mare che non trova riscontro né giustificazione in una diminuzione dei servizi. Se fosse stata necessaria, l' avrebbero chiesta a marzo, ad inizio del lockdown, non ora che stanno riprendendo i servizi e tra breve ripartiranno anche le rotte passeggeri con le isole. Anche in questo incontro ci hanno parlato dello stop delle crociere e dei mancati introiti per l' Adsp. Ma non vedo come questo possa interessare una società che si occupa di sicurezza nello scalo e che comunque non offre servizi al terminal delle crociere che è privato. Se l' Authority ha problemi di liquidità e di bilancio li risolva in altro modo e non sulla pelle di lavoratori che in questi due mesi sono stati sempre operativi e non hanno certo lavorato da remoto». I sindacati uniti, Cgil, Cisl, Uil e Ugl, hanno chiesto un piano dettagliato all' azienda che verrà consegnato domani pomeriggio alle 15 nel corso di un nuovo incontro in videoconferenza, ma sembra che la rottura sia inevitabile. «Noi non firmeremo afferma il rappresentante della Uil Tuca Roma e Lazio, Stefano Rosignoli perché oggi non ci sono più i presupposti, se mai ci siano stati per questa società, per mandare in cassa integrazione il 70% del personale alle porte della stagione estiva. Questa è una spending review che non ha giustificativi nella diminuzione dei servizi e lo dimostra il fatto che da marzo ad oggi, nonostante il fermo dei passeggeri, il personale tutto, guardie ed amministrativi, è riuscito a coprire i turni solo con orari spezzati e straordinari». Sulla stessa lunghezza d' onda anche il rappresentante della Filcams Cgil, Marco Feuli. «I conti non tornano e le cifre che ci hanno fornito non ci convincono. I servizi della sicurezza, così come quelli di tutte le società di interesse generale, non sono commisurati al numero di passeggeri, ma vanno comunque garantiti come servizi essenziali. E da quanto ci risulta non c' è stato il calo dei servizi affermato dall' azienda. Per questo il nostro orientamento è di non avallare questa scelta. Il decreto Cura Italia prevede che la Cig in deroga per il Covid vada approvata dai sindacati, altrimenti il rischio è solo dell' impresa». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sindacati alla resa dei conti con l'Autorità portuale

Una vera resa dei conti è quella a cui sono arrivati i sindacati con i vertici dell'**Autorità portuale**. Dopo richiami e appelli al buon senso per Filt Cgil, Uiltrasporti, Ugl Mare e Usb, la misura (anche alla luce delle voci sui premi che si sarebbero aumentati alcune figure apicali dell' ente) sembra essere colma. Per oggi è previsto l' incontro per la cassa integrazione degli 80 dipendenti della Pas, la società 100% dell' Authority. Un incontro al quale i sindacati arriveranno agguerriti. Come agguerrita è la nota unitaria (fatta eccezione per la Cisl) inviata ieri che come in una favola senza lieto fine inizia con: «C' era una volta il porto». «La comunità **portuale** ha superato guerre e crisi economiche e non ha paura di affrontare le difficoltà, prova è aver garantito la funzionalità dello scalo durante la pandemia. Più volte scrivono i sindacati - negli ultimi anni, abbiamo lamentato pochi container e calo costante delle merci alla rinfusa. La poco lungimirante scelta di trasformare il porto di Roma in un hub a quasi esclusiva vocazione turistica, ha creato limitazioni a sviluppo e occupazione». Poi dopo l' analisi l' accusa. «Le grosse responsabilità sono ascrivibili alla gestione dei vertici dell' Adsp, da troppo tempo rinchiusa in una torre d' avorio da dove prende decisioni, non condivise con il cluster **portuale** e non nell' interesse della comunità. Emblematico è il comportamento del presidente Francesco Maria di Majo assente da due mesi, anche se lavora alacremente da remoto. Tra le tante conferenze fatte, qualcuno si è dimenticato di suggerire un passaggio con i sindacati che da 40 giorni stanno gestendo le procedure per gli ammortizzatori sociali, con l' 80% dei lavoratori del porto ad oggi in Cigo Covid-19. La ciliegina sulla torta la stiamo vivendo con le società di interesse economico generale, dove con pilatesco comportamento, si intende scaricare il mancato introito del calo dei passeggeri sulle spalle dei lavoratori, perché questo significa tagliare le risorse a società concessionarie che svolgono servizi essenziali per il porto, forzando così ristrutturazioni aziendali di forte impatto sociale». Infine l' amaro epilogo. «Le abbiamo tentate tutte, ci resta l' ultima possibilità: far ragionare i vertici dell' Adsp, ricompattare il cluster **portuale** e rilanciare il nostro amato porto. In alternativa sarà un' estate molto calda». Intanto le istituzioni continuano a rispondere all' appello lanciato dalla commissione Attività **portuale**. «Dobbiamo attivarci tutti - afferma la consigliera regionale di Italia Viva, Marietta Tidei - perché il tempo è già scaduto. Bisogna tutelare i lavoratori delle società portuali, ai quali va il mio pieno sostegno in queste ore delicate». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ischia, caos al porto per un computer in tilt A Capri termoscanner e percorsi controllati

LE ISOLE

LE ISOLE Anna Maria Boniello Massimo Zivelli Litigi all' imbarco del traghetto in prima mattinata e gruppetti di giovanissimi in strada senza mascherine o sulle spiagge. A far arrabbiare ieri a Ischia pendolari e imprenditori è stato il non brillante debutto nella cosiddetta fase2. Erano infatti le 6.20 quando all' imbarco del traghetto Medmar Benito Buono in partenza per Napoli si sono registrati in banchina diversi momenti di tensione fra comandante ed equipaggio della nave da una parte e una ventina di autisti dall' altra, con questi ultimi che pur avendo regolarmente acquistato il biglietto non sono riusciti a far imbarcare i propri veicoli ed hanno dovuto attendere le corse di metà mattinata. Per riportare la calma sono dovute intervenire guardia costiera e forze dell' ordine e comunque il traghetto è riuscito a salpare solo alle 7.30, un' ora dopo rispetto alla tabella prevista e la cosa ha scatenato l' ira degli utenti, per lo più lavoratori pendolari, alcuni dei quali al loro primo giorno di rientro al lavoro dopo quasi due mesi di stop forzato. «Premesso che ci scusiamo con i passeggeri per l' imprevisto - dichiara l' armatore di Medmar, Emanuele D' Abundo - mi preme chiarire subito che non si è trattato di un caso di sovraffollamento della nave: a bordo sono saliti infatti non più di 200 passeggeri sui 1050 omologati. Quindi il distanziamento fra i passeggeri è stato garantito anche ieri, nonostante l' incremento dovuto alla presenza dei lavoratori pendolari. Il problema è sorto - chiarisce D' Abundo - perchè è andato in tilt il sistema computerizzato di bigliettazione che avevamo fatto aggiornare venerdì 1 maggio. A causa di un guasto al sistema, gli operatori delle biglietterie non si sono accorti che stavano emettendo titoli di viaggio in sovrannumero rispetto alle reali capacità di stivaggio degli autoveicoli. Il problema è stato poi risolto». L' ALLARME La parziale ripartenza di ieri però mette anche in risalto lo stato di pre-crisi che stanno vivendo le compagnie marittime che curano i collegamenti nel golfo partenopeo, per le conseguenze più generali dell' emergenza covid19. È già chiaro infatti che la stagione turistica sarà totalmente improduttiva e che quindi i vettori decideranno di mantenere sotto la soglia del 40% complessivo il volume dei collegamenti da e per le isole. Senza i milioni di passeggeri che ogni anno usano le vie del mare locali, le società sono destinate ad andare tutte in forte perdita e questo si rifletterà anche sui servizi minimi indispensabili forniti tutto l' anno alle isole. A preoccupare è stata anche la evidente dose di superficialità e scarsa attenzione alle regole che sempre nella giornata di ieri si è registrata un po' dovunque sull' isola. Protagonisti in negativo i teen agers in particolare, visti a passeggio senza mascherine e in gruppi sulle spiagge a godersi la bella giornata di sole. Si teme che con il loro comportamento, il contagio (ieri Ischia ha raggiunto quota 100 nei casi di contagio e in percentuale si è portata nella top ten campana) possa risalire nelle prossime settimane. Proprio quando cioè si attende lo sblocc-down per alberghi, ristoranti e negozi e quindi, per chi lo potrà e sarà in grado di affrontare problemi di non poco conto, aprire i battenti. I CONTROLLI Situazione diversa a Capri, dove il porto si è rianimato dopo due mesi di assoluta tranquillità. I primi 166 lavoratori pendolari sono arrivati in mattinata con gli aliscafi partiti da Napoli e da Sorrento; nel pomeriggio un altro centinaio di persone sono sbarcate dai traghetti con merci e autovetture. I passeggeri sono stati monitorati a piccoli gruppi, prima con la rilevazione della temperatura attraverso i termo-scanner controllati dagli uomini del Coc e poi con il controllo delle autocertificazioni effettuato da Protezione Civile, carabinieri, polizia e Guardia di Finanza. Successivamente si sono diretti nelle aree di partenza dei mezzi pubblici e della Funicolare cui hanno avuto accesso secondo





Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

i limiti di capacità stabiliti dalle ordinanze comunali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Napoli

ANCIP ribadisce che in porto è una sola la società autorizzata a fornire lavoro portuale temporaneo

La tesi secondo cui sarebbe necessaria una pluralità di soggetti - denuncia l'associazione - appare quanto meno strumentale e rivelatrice di una approssimativa conoscenza della legge 84/94. Solo la società autorizzata ai sensi dell' articolo 17 della legge 84/94 può fornire lavoro portuale temporaneo. Lo ha ribadito l' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) in una nota congiunta con la Compagnia Unica Lavoratori Portuali (CULP) di **Napoli** in cui si ricorda che «la normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l' azione imprenditoriale, incentrata in capo alle imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all' articolo 17». «Separazione marcata ancora di più - hanno evidenziato ANCIP e CULP - con il divieto per le società art. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società art. 17 o viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall' attività consolidata di decenni, che dal riconoscimento che la stessa legge formula. Ancor di più nelle procedure per l' attivazione della concessione, si evidenzia questa necessità in quanto l' unica società che trova la concessione a seguito di gara pubblica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell' offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi». La puntualizzazione dell' ANCIP è volta a rispondere a voci secondo cui si manifesterebbe la necessità di una pluralità di soggetti esercenti l' attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo, punto di vista che - secondo l' ANCIP - «appare quanto meno strumentale e rivelatore di una approssimativa conoscenza della legge 84/94». Ricordando che la società art. 17 deve sottostare alle regole dettate dalla stessa Autorità che ne determina la tariffa, ne stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del **porto** ed è obbligata a servire indifferentemente tutte le società operanti nel **porto** e che ne richiedono l' opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite e che, inoltre, dalla legge viene anche sancita l' obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l' istituto dell' IMA, l' ANCIP ha sottolineato che alla luce di ciò non è dato comprendere quale potrebbe essere la necessità della compresenza di più società che forniscano lavoro portuale temporaneo, «che - ha rilevato l' associazione - dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni, se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del **porto**». «A nostro sommo avviso - prosegue la nota di ANCIP e CULP - i problemi del **porto**, in particolare del **porto** di **Napoli**, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d' opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all' uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di accesso al **porto** nei confronti di altri e diversi imprenditori che potrebbero arricchire il **porto** con ulteriori linee di traffico; lo



sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking; l' arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate



Informare

Napoli

dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del **porto** e dei suoi attori». «Entrando nel merito della complessa realtà del **porto** partenopeo - hanno specificato inoltre ANCIP e CULP - non è revocabile in dubbio come la Compagnia abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l' operatività portuale non può che trovare giovamento dall' utilizzo degli operai della CULP».

Informazioni Marittime

Napoli

Napoli e portuali, "Pluralità di soggetti? Piuttosto via le concessioni asservite"

ANCIP risponde alla richiesta di entrata nel mercato delle compagnie portuali: sarebbe controproducente per tutti. "Qui aree portuali parcellizzate"

Trasformare il lavoro delle compagnie portuali in una pluralità di soggetti, oltre ad essere in primo luogo impossibile da realizzare per via del fatto che la legge (84/94) che disciplina i porti non lo permette, sarebbe in ogni caso controproducente su tutti i fronti, abbasserebbe certo il costo del lavoro ma lo frammenterebbe eccessivamente, la qualità del servizio diventerebbe instabile e la sicurezza sul lavoro incerta. Cui prodest, forse all' autoprodotto? ANCIP risponde così a Pasquale Legora de Feo, amministratore delegato del principale terminal container di **Napoli**, Conateco, che in un recente articolo sulla newsletter dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale aveva auspicato, tra i vari interventi da fare per la portualità, il «superamento della logica dell' unico soggetto di fornitura di manodopera temporanea, aprendo il mercato alla concorrenza tra i più soggetti». Una «provocazione strumentale», secondo Luca Grilli e Pierpaolo Castiglione, presidenti rispettivamente dell' Associazione Nazionale Imprese Portuali (ANCIP) e della Compagnia Unica Lavoratori Portuali di **Napoli** (CULP). Secondo loro una vaga pluralità di soggetti «è rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94. Non è dato comprendere l' utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del **porto**». In altre parole, un soggetto unico, così come non permette altrimenti la legge, garantisce una società «affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali. Solo qualcuno non lo ha ancora capito, sebbene lo si sia dimostrato con i fatti, che l' operatività portuale non può che trovare giovamento dall' utilizzo degli operai della CULP». Piuttosto, sottolineano Grilli e Castiglione, al **porto** di **Napoli**, ma questo vale anche per molti altri porti italiani, le criticità sono altre. Scambio di manodopera artt. 16 e 18 (e anche questo la legge non lo permette); parcellizzazione della quasi totalità delle aree portuali «asservite in concessione», rendendo impossibile l' accesso - è qui che avrebbe senso quella "pluralità di soggetti", secondo ANCIP e CULP - ad altre imprese. Ancora, sfruttamento del lavoro al limite dello stalking, e infine l' arroganza di alcuni interlocutori, che «si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed un' organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del **porto** e dei suoi attori». Grilli e Postiglione si riferiscono alla riorganizzazione interna degli ultimi anni della CULP di **Napoli**, al dibattito sull' autoprodotto (la possibilità per gli armatori di utilizzare i marittimi per fare alcune o tutte le manovre di carico e scarico merce dalla nave), alla possibilità di trasformazione in agenzia del lavoro portuale.



Napoli: crollo passeggeri ma tiene il traffico merci

Riprendono i lavori sulle infrastrutture rimasti bloccati, parole di apprezzamento per l'autotrasporto

Vezio Benetti

NAPOLI Pietro Spirito presidente della **AdSp** mar Tirreno centrale è intervenuto sulle difficoltà del momento, con una intervista via Skype. Ha parlato dell'attuale crisi soffermandosi prima sul traffico delle merci, che non ostante il periodo non anno avuto importanti flessioni e quindi il settore crocieristico che, come nel resto d'Italia è stato praticamente azzerato. Spirito ha fatto l'esempio dei trasferimenti sulle isole dell'arcipelago campano dove si è registrato un calo nel mese di Marzo dell'80%. Il presidente si è poi soffermato sul settore autostrade del mare, sui lavori portuali e infrastrutturali previsti prima della pandemia che da oggi stanno ripartendo e quindi ha avuto parole di apprezzamento per il settore dell'autotrasporto. Ha concluso facendo riferimento alla situazione nel porto di Salerno e di Castellammare di Stabia.



Lavoro portuale secondo la Legge 84/94

Precisazioni di Ancip e Culp sulla situazione a Napoli

Redazione

NAPOLI Il lavoro portuale è stato, da sempre, punto qualificante ed elemento essenziale nell'attività dei trasporti marittimi, essendo ad esso demandata la corretta, rapida e qualificata esecuzione delle operazioni sulle merci in transito nei porti nazionali. Inizia così una lettera congiunta, firmata dal presidente dell'Ancip, Luca Grilli e dal presidente della Culp, Pierpaolo Castiglione, con l'intento di chiarire alcune disposizioni della legge di Riordino della legislazione in materia portuale ed in particolare su quanto avviene nel porto di Napoli. In tale ruolo si legge prima le Compagnie portuali e poi le società che a loro sono succedute ai sensi dell'art. 17 della Legge 84/94, si sono avvicendate nel corso dei decenni, sempre e comunque nel rispetto di tre parametri che sono essenziali: professionalità, competenza e sicurezza sul lavoro. Tali garanzie devono essere considerate centrali, anzi indispensabili, ai fini del corretto funzionamento di un porto perché solo attraverso di esse si possono raggiungere quegli standard di qualità ed efficienza oggi richiesti. La normativa configurata dalla Legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle Imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17. Separazione marcata ancora di più con il divieto per le società artt. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società art. 17 e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa Legge formula. Ancor di più nelle procedure per l'attivazione delle diverse concessioni, si evidenzia questa necessità in quanto l'unica società che riceve la concessione a seguito di gara pubblica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell'offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi. Ed ancora, la società in questione deve sottostare alle regole dettate dalla stessa Autorità che ne determina la tariffa, ne stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del porto ed è obbligata a servire indifferentemente tutte le società operanti nel porto e che ne richiedono l'opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite. In tale ottica, dalla legge viene anche sancita l'obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l'istituto dell'Ima. Quanto emerge dalla precedente esposizione chiarisce che quanto asserito in recenti articoli apparsi sulla stampa specialistica in merito ad una presunta necessità di una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo appare quanto meno strumentale e rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94; a tutto ciò aggiungasi che non è dato comprendere l'utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC' and the text 'AGENZIA MARIITIMA ALDO SPADONI SRL'. Below the navigation bar, the main article title 'Lavoro portuale secondo la Legge 84/94' is prominently displayed. Underneath the title, there is a sub-headline 'Precisazioni di Ancip e Culp sulla situazione a Napoli' and a date '04 maggio 2020'. The article content is partially visible, showing the beginning of the text. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Lavoro portuale secondo la Legge 84/94', 'Ci vorranno anni per recuperare le perdite', 'Nuovi alta work per MedCruise', 'Costa prolunga sospensione fino al 30 giugno', and 'Vielto Gateway lancia app per facilitare l'accesso'.

A nostro sommo avviso scrivono Grilli e Castiglione i problemi del porto, in particolare del porto di Napoli, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità



Messaggero Marittimo

Napoli

oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di accesso al porto nei confronti di altri e diversi imprenditori che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking; l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori. Entrando nel merito della complessa realtà del porto partenopeo, non è revocabile in dubbio come la Culp Compagnia unica lavoratori portuali abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della Culp. Non è uso della scrivente Associazione polemizzare con chicchessia, la nostra risposta preferiamo affidarla ai fatti e non sterili strumentalizzazioni, che, sebbene in un periodo estremamente critico per l'intera nazione, sembrano essere diventate pane quotidiano di parte della politica nonché dell'imprenditoria. Ribadiamo conclude la nota sul lavoro portuale la nostra completa disponibilità, come sempre, a confrontarci con tutti coloro che vorranno operare nel precipuo interesse del porto di Napoli affinché torni ad avere la dignità e la posizione che gli spetta in campo nazionale ed internazionale.

Art.17: una compagnia unica a Napoli

L'Ancip interviene sul tema del rispetto delle regole del lavoro portuale e lo fa con riferimento all'attuale situazione del porto di Napoli, dove si legge in un lungo comunicato dell'Associazione sono state riscontrate distorsioni rappresentate, tra le altre cose, dallo scambio di mano d'opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18, dalla fornitura da parte degli articoli 16 di mere prestazioni di lavoro ad appannaggio degli articoli 17 e dalla parcellizzazione delle aree portuali «nella quasi totalità oramai asservite in concessione, con evidente impossibilità di accesso al porto nei confronti di altri e diversi imprenditori, che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico». L'Associazione delle Compagnie Imprese Portuali denuncia inoltre «lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking e l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti». Entrando nel merito della realtà del porto partenopeo, l'Ancip sottolinea come la Compagnia Unica dei Lavoratori Portuali «abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze portuali». Anche per questo motivo, all'Associazione appaiono del tutto strumentali le tesi di chi ritiene necessario aprire gli art.17 alle regole del libero mercato, operando a favore della individuazione di «una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo». Sarebbe una posizione «rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94», conclude l'Ancip.



Grilli (Ancip): La legge prevede una sola compagnia. I problemi del porto di Napoli sono altri / L'intervento

di Luca Grilli, presidente di Ancip Milano. Il lavoro portuale è stato, da sempre, punto qualificante ed elemento essenziale nell'attività dei trasporti marittimi, essendo ad esso demandata la corretta, rapida e qualificata esecuzione delle operazioni sulle merci in transito nei Porti Nazionali. In tale ruolo prima le Compagnie portuali e poi le società che a loro sono succedute ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94, si sono avvicendate nel corso dei decenni, sempre e comunque nel rispetto di tre parametri che sono essenziali: professionalità, competenza e sicurezza sul lavoro. Tali garanzie devono essere considerate centrali, anzi indispensabili, ai fini del corretto funzionamento di un porto perché solo attraverso di esse si possono raggiungere quegli standard di qualità ed efficienza oggi richiesti. La normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle Imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17. Separazione marcata ancora di più con il divieto per le società artt. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo

partecipazioni nelle società art. 17 e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa Legge formula. Ancor di più nelle procedure per l'attivazione delle diverse concessioni, si evidenzia questa necessità in quanto l'unica società che riceve la concessione a seguito di gara pubblica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell'offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi. Ed ancora, la società in questione deve sottostare alle regole dettate dalla stessa Autorità che ne determina la tariffa, ne stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del porto ed è obbligata a servire indifferentemente tutte le società operanti nel porto e che ne richiedono l'opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite. In tale ottica, dalla legge viene anche sancita l'obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l'istituto dell'IMA - Quanto emerge dalla precedente esposizione chiarisce che quanto asserito in recenti articoli apparsi sulla stampa specialistica in merito ad una presunta necessità di una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo appare quanto meno strumentale e rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94; a tutto ciò aggiungasi che non è dato comprendere l'utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto. A nostro sommo avviso i problemi del porto, in particolare del Porto di Napoli, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di accesso al porto nei confronti di altri e

Grilli (Ancip): La legge prevede una sola compagnia. I problemi del porto di Napoli sono altri / L'intervento

04 MAGGIO 2020

di Luca Grilli, presidente di Ancip

Milano - Il lavoro portuale è stato, da sempre, punto qualificante ed elemento essenziale nell'attività dei trasporti marittimi, essendo ad esso demandata la corretta, rapida e qualificata esecuzione delle operazioni sulle merci in transito nei Porti Nazionali. In tale ruolo prima le Compagnie portuali e poi le società che a loro sono succedute ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94, si sono avvicendate nel corso dei decenni, sempre e comunque nel rispetto di tre parametri che sono essenziali: professionalità, competenza e sicurezza sul lavoro.

Tali garanzie devono essere considerate centrali, anzi indispensabili, ai fini del corretto funzionamento di un porto perché solo attraverso di esse si possono raggiungere quegli standard di qualità ed efficienza oggi richiesti. La normativa configurata dalla legge 84/94

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

diversi imprenditori che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking;



shipmag.it

Napoli

l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori. Entrando nel merito della complessa realtà del porto partenopeo, non è revocabile in dubbio come la Compagnia abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della CULP . Non è uso della scrivente Associazione polemizzare con chicchessia, la nostra risposta preferiamo affidarla ai fatti e non sterili strumentalizzazioni, che, sebbene in un periodo estremamente critico per l'intera nazione, sembrano essere diventate pane quotidiano di parte della politica nonché dell'imprenditoria. Ribadiamo la nostra completa disponibilità, come sempre, a confrontarci con tutti coloro che vorranno operare nel precipuo interesse del Porto di Napoli affinché torni ad avere la dignità e la posizione che gli spetta in campo nazionale ed internazionale.

I portuali di Napoli e Ancip rincarano la dose contro il numero uno di Conateco

I portuali di Napoli e l'associazione nazionale Ancip vanno ancora all'attacco di Conateco e del suo amministratore delegato, Pasquale Legora de Feo, che nei giorni scorsi aveva auspicato una maggiore apertura alla concorrenza della fornitura di manodopera portuale nello scalo del capoluogo partenopeo. Dopo una prima risposta che il presidente dell'Associazione Nazionale Imprese Portuali, Luca Grilli, ha affidato a SHIPPING ITALY nella quale chiudeva subito (motivandone le ragioni) a un'ipotesi di deregulation del lavoro portuale, ora è stata la Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli presieduta da Pierpaolo Castiglione, sempre insieme all'associazione di categoria nazionale, a rincarare la dose. Dopo una prima premessa nella quale si ripercorre l'exkursus normativo della materia in questione, vengono sottolineati tre parametri considerati essenziali: professionalità, competenza e sicurezza sul lavoro. 'Tali garanzie devono essere considerate centrali, anzi indispensabili, ai fini del corretto funzionamento di un porto perché solo attraverso di esse si possono raggiungere quegli standard di qualità ed efficienza oggi richiesti. La normativa configurata dalla legge 84/94 propone

una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle Imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17. Separazione marcata ancora di più con il divieto per le società artt. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società art. 17 e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa Legge formula'. Ancip e la Compagnia portuale di Napoli sottolineano che, al fine di ottenere in concessione la funzione di prestatore di manodopera, le società art.17 nelle loro offerte devono considerare come elemento qualificante 'la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi'. Secondo i portuali quanto affermato dall'amministratore delegato di Conateco 'in merito a una presunta necessità di una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo appare quanto meno strumentale e rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94; a tutto ciò aggiungasi che non è dato comprendere l'utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto'. La comunicazione di Ancip e della Compagnia portuale di Napoli passa poi al contrattacco: 'A nostro sommo avviso - è scritto i problemi del porto, in particolare del porto di Napoli, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di accesso al porto nei confronti di altri e diversi imprenditori che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking; l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro e una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri



adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori'. In conclusione i portuali affermano che la Compagnia ha 'dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e attenta alle esigenze degli utenti



portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della Culp'.

La Città di Salerno

Salerno

logistica

Porto commerciale Trend positivo del traffico "ro-ro"

Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centrale, infatti, il segmento rotabili nello scalo campano ha fatto registrare un leggero incremento, l' 1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre dello scorso anno: alla fine di marzo erano state movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è cresciuto dello 0.4%, passando dalle 2.018.570 tonnellate del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 del 2020. «È un risultato straordinario, se inserito nell' attuale contesto di emergenza globale e forte calo del settore dei trasporti - ha commentato Domenico De Rosa , ad del Gruppo Smet, operatore logistico intermodale leader a livello europeo - . Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la "blue economy" avrà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell' economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale». «Ci auguriamo - aggiunge De Rosa - venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende della filiera del trasporto. Solo così sarà possibile garantire i pieni livelli occupazionali». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Salerno

Ro-ro a Salerno, De Rosa (Smet): "In crescita nonostante l' emergenza"

Per l' amministratore delegato del gruppo logistico è la conferma "che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell' economia"

Considerato il contesto generale di emergenza, è stato un incremento lieve ma significativo quello registrato dal traffico ro-ro nel porto di Salerno nel primo trimestre di quest' anno. Secondo i dati forniti dall' Autorità di **Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero aumento, pari all' 1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019: alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0.4%, passando dalle 2.018.570 tons del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tons del primo trimestre 2020. "Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell' attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti - ha commentato Domenico De Rosa , amministratore delegato del gruppo SMET, operatore logistico intermodale leader a livello europeo - Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell' economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale. Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo - ha concluso De Rosa - sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali".



Salerno: primo trimestre, +1,2% traffico Ro-Ro. De Rosa (Smet): 'Risultato top con il Covid

Redazione

Salerno - Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all'1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019: alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0,4%, passando dalle 2.018.570 tonnellate del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tonnellate del primo trimestre 2020. Domenico De Rosa 'Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell'attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti - ha commentato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet, operatore logistico intermodale leader a livello europeo - Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell'economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale'. De Rosa ha aggiunto: 'Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali'.

Salerno: primo trimestre, +1,2% traffico Ro-Ro. De Rosa (Smet): "Risultato top con il Covid"

04 MAGGIO 2020 - Redazione



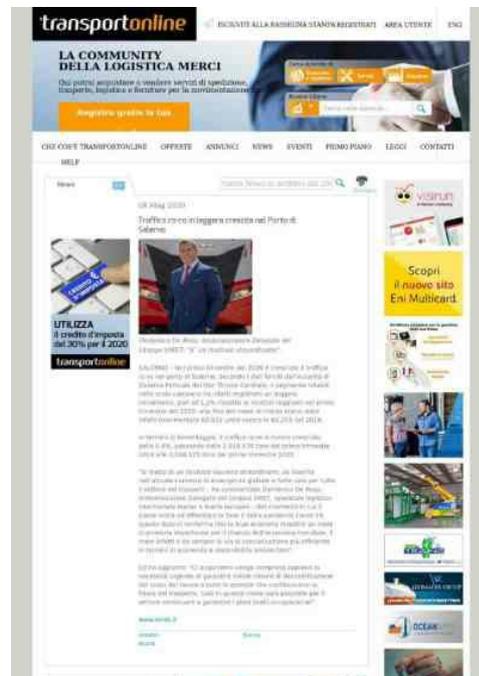
Salerno - Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all'1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019: alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0,4%, passando dalle 2.018.570 tonnellate del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tonnellate del primo trimestre 2020.

Iscriviti alla newsletter

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

Traffico ro-ro in leggera crescita nel Porto di Salerno

Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET: "E' un risultato straordinario". SALERNO Nel primo trimestre del 2020 è cresciuto il traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo i dati forniti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento rotabili nello scalo campano ha infatti registrato un leggero incremento, pari all'1,2% rispetto ai risultati raggiunti nel primo trimestre del 2019: alla fine del mese di marzo erano state infatti movimentate 60.932 unità contro le 60.255 del 2019. In termini di tonnellaggio, il traffico ro-ro è invece cresciuto dello 0.4%, passando dalle 2.018.570 tons del primo trimestre 2019 alle 2.026.125 tons del primo trimestre 2020. Si tratta di un risultato davvero straordinario, se inserito nell'attuale contesto di emergenza globale e forte calo per tutto il settore dei trasporti ha commentato Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET, operatore logistico intermodale leader a livello europeo. Nel momento in cui il paese inizia ad affrontare la fase 2 della pandemia Covid-19, questo dato ci conferma che la blue economy rivestirà un ruolo di primaria importanza per il rilancio dell'economia mondiale: il mare infatti è da sempre la via di comunicazione più efficiente in termini di economia e sostenibilità ambientale. Ed ha aggiunto: Ci auguriamo venga compresa appieno la necessità urgente di garantire valide misure di decontribuzione del costo del lavoro a tutte le aziende che costituiscono la filiera del trasporto. Solo in questo modo sarà possibile per il settore continuare a garantire i pieni livelli occupazionali.

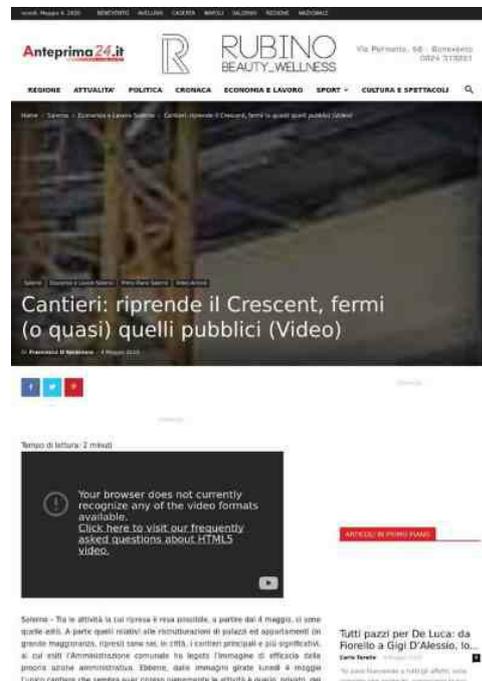


Anteprima 24

Salerno

Cantieri: riprende il Crescent, fermi (o quasi) quelli pubblici (Video)

Tempo di lettura: 2 minuti " alt="" Salerno - Tra le attività la cui ripresa è resa possibile, a partire dal 4 maggio, ci sono quelle edili. A parte quelli relativi alle ristrutturazioni di palazzi ed appartamenti (in grande maggioranza, ripresi) sono sei, in città, i cantieri principali e più significativi, ai cui esiti l'Amministrazione comunale ha legato l'immagine di efficacia della propria azione amministrativa. Ebbene, dalle immagini girate lunedì 4 maggio l'unico cantiere che sembra aver ripreso pienamente le attività è quello, privato, del Crescent (foto). All'esterno del controverso emiciclo il cantiere comunale di rifacimento funzionale della parte bassa del Molo Manfredi appare fermo (a metà mattina c'era solo il custode); come non riprese appaiono le attività del cantiere appaltato dall' **Autorità portuale** per la costruzione del molo di protezione di Piazza della Libertà e della darsena di Santa Teresa (fermo anche l'omologo cantiere di Piazza della Concordia). In porto non appare ripreso il dragaggio - al lavoro, stamattina, era solo la chiatte di appoggio alla draga -. Capitolo a parte per il complesso cantiere pubblico di Piazza della Libertà-parcheggi interrati: seppure i lavori siano stati fermi, la mattinata di lunedì 4 maggio è stata utilizzata per un articolato sopralluogo, per il re-insediamento delle squadre di operai e per l'arrivo dei mezzi necessari alla ripresa. Più in centro resta chiuso l'annoso cantiere comunale del Trincerone Est.



Tutti in stazione: è iniziato il nuovo esodo verso il Sud

Tutti in stazione: è iniziato il nuovo esodo verso il Sud

CARLO ANTINI

In guanti e mascherina questa mattina è iniziato il nuovo esodo verso il Sud. Chi era rimasto bloccato, infatti, da oggi sale sul treno e torna a casa. Le stazioni del Nord dalle prime ore della giornata si sono affollate e i controlli sono serrati. Sui vagoni comunque si sale con prenotazione e i treni non si possono riempire per più del 50 per cento dei posti. Da Milano e da Roma tanti, soprattutto giovani, con valigia al seguito si sono presentati ai gate di entrate delle stazioni per poter rientrare. La Fase Due dell' emergenza sanitaria Covid 19, è ufficialmente iniziata. Chi torna al Sud dovrà sottoporsi a una quarantena. «La mobilità fra regioni non è consentita, poi ovviamente vi è qualche aspetto delle ordinanze nazionali che ho valutato leopardiano, diciamo molto poetico. Questo ritorno agli affetti stabili è veramente una cosa leopardiana», ha detto il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. «Per quel che ci riguarda - ha spiegato De Luca - faremo un lavoro di prevenzione, abbiamo organizzato un lavoro di controllo nelle stazioni, ai caselli autostradali, faremo 10mila kit rapidi. Non possiamo permetterci di avere l' arrivo nella nostra regione di decine di persone che hanno un contagio, perché questo ci farebbe davvero ricominciare da capo». De Luca ha ricordato che «oggi partono due treni a lunga percorrenza da Torino, forse una situazione più delicata che da Milano. Dovremo fare un lavoro molto attento e mi auguro che nessuno tiri fuori stupidaggini sul rapporto Nord-Sud, che non c' entra niente. Qui stiamo parlando solo di un lavoro di prevenzione». Il rientro in Calabria di chi in questi mesi ha vissuto fuori preoccupa «moltissimo, io ho fatto una piattaforma dove ho chiesto di pre registrarsi, dicendo alle persone di inserire anche quando sarebbero arrivate e dove andavano a vivere, per il momento ho oltre 3mila iscrizioni». Lo ha affermato la governatrice della Calabria, Jole Santelli. «Abbiamo previsto dei posti di controllo - ha aggiunto -, sia di polizia che di controllo medico, nelle stazioni, negli aeroporti e per strada, ma siccome siamo regioni che abbiamo avuto i contagi solo di ritorno, io rammento che avevo chiesto al governo di assumere delle decisioni e delle misure in partenza, perché ancora una volta ci ritroviamo a gestirle noi». Infine, a proposito dell' obbligo di indossare le mascherine in Calabria, ha concluso: «Io non ho messo l' obbligo semplicemente perché penso che se lo faccio poi devo essere in grado di dare gratuitamente le mascherine a tutti». E il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano : «Tutte le persone fisiche che sono rientrate in Puglia da altre regioni, per soggiornare continuativamente nel proprio domicilio abitazione o residenza hanno l' obbligo di comunicarlo immediatamente compilando il modulo sul portale della Regione Puglia o al proprio medico o all' operatore di sanità pubblica e devono restare in isolamento fiduciario per 14 giorni. Non possono avere contatti sociali, non si possono spostare né viaggiare. Devono essere sempre raggiungibili e, nel caso di comparsa di sintomi, devono avvertire immediatamente il proprio medico o l' operatore di sanità pubblica». Sono stati coinvolti i porti di Bari e Brindisi (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale) gli aeroporti di Bari e Brindisi (Aeroporti di Puglia) le stazioni ferroviarie di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce (Rfi e Trenitalia) gli hub bus delle imprese Marino, Miccolis, Sita, Ferrovie del Gargano, Flixbus, erogatrici di servizi automobilistici interregionali.



Da domani obbligo di isolamento a casa di 14 giorni per chi rientra da fuori regione. Emiliano e Giannini: 'collaborazione anche dagli operatori dei trasporti'

ENZO CROCE

Il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e l' assessore ai trasporti Giovanni Giannini hanno richiesto agli operatori dei trasporti di tutte le modalità, di veicolare a partire da domani nei propri palinsesti di comunicazione ai passeggeri in arrivo in Puglia e provenienti da fuori regione, il rispetto degli obblighi stabiliti dall' ordinanza n. 214/2020 attraverso questo messaggio: 'tutte le persone fisiche che sono rientrate in Puglia da altre regioni, per soggiornare continuativamente nel proprio domicilio abitazione o residenza, hanno l' obbligo di comunicarlo immediatamente compilando il modulo sul portale della Regione Puglia o al proprio medico o all' operatore di sanità pubblica e devono restare in isolamento fiduciario per 14 giorni. Non possono avere contatti sociali, non si possono spostare né viaggiare. Devono essere sempre raggiungibili e, nel caso di comparsa di sintomi, devono avvertire immediatamente il proprio medico o l' operatore di sanità pubblica'. Sono stati coinvolti i porti di Bari e Brindisi (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale) gli aeroporti di Bari e Brindisi (Aeroporti di Puglia) le stazioni ferroviarie di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce (Rfi e Trenitalia) gli hub bus delle imprese Marino, Miccolis, Sita, Ferrovie del Gargano, Flixbus, erogatrici di servizi automobilistici interregionali. Gli operatori hanno assicurato massima collaborazione.



In Puglia al via fase 2. Messaggio diffuso in stazioni e aeroporti: "Avete obbligo di quarantena se venite da fuori regione"

A bordo di bus, treni, aerei e traghetti dovrà essere ripetuto il messaggio che chi da oggi rientra in Puglia dovrà restare in isolamento per 14 giorni a casa

Su bus, treni, aerei e traghetti dovrà essere ripetuto il messaggio che chi da oggi rientra in Puglia dovrà restare in isolamento per 14 giorni a casa. E' quanto chiesto dal presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, e dall'assessore ai Trasporti, Giovanni Giannini, alle aziende di trasporto. "Tutte le persone - avvertono Emiliano e Giannini - che rientrano in Puglia da altre regioni, per soggiornare continuativamente nel proprio domicilio abitazione o residenza, hanno l'obbligo di comunicarlo immediatamente compilando il modulo sul portale della Regione Puglia o al proprio medico o all'operatore di sanità pubblica e devono restare in isolamento fiduciario per 14 giorni. Non possono avere contatti sociali, non si possono spostare né viaggiare. Devono essere sempre raggiungibili e, nel caso di comparsa di sintomi, devono avvertire immediatamente il proprio medico o l'operatore di sanità pubblica". Sono stati coinvolti i porti di Bari e Brindisi (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale), gli aeroporti di Bari e Brindisi (Aeroporti di Puglia), le stazioni ferroviarie di Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce (Rfi e Trenitalia), gli hub di bus interregionali delle imprese Marino, Miccolis, Sita, Ferrovie del Gargano, Flixbus. Gli operatori hanno assicurato massima collaborazione.

The screenshot shows the top part of a news article on the website 'larepubblica.it'. The main headline is 'In Puglia al via fase 2. Messaggio diffuso in stazioni e aeroporti: "Avete obbligo di quarantena se venite da fuori regione"'. Below the headline is a photograph of a train station with a green train. To the right of the main text is a 'Newsletter' section for 'Anteprima Rep'.

Il Sul: far rientrare gli operai licenziati

Domenico LatinoGIOIA TAURO Il porto, nonostante la drammatica emergenza pandemia, sta ottenendo risultati straordinari in termini di volumi movimentati e di produttività, forse unico caso in Italia. E' anche per questo motivo che il Coordinamento portuali del Sul e il componente nel comitato portuale, Daniele Caratozzolo, alla luce dell' abnegazione dimostrata dai lavoratori, chiedono con forza al terminalista Til-Mct "un atto d' amore verso il territorio" facendo rientrare al lavoro quelle poche decine di operai (circa 30) che hanno perso il posto nel luglio del 2017 e che ancora oggi risultano collocate in Agenzia interinale. "Lavoratori -si evidenzia- che hanno espresso più volte la volontà di un ritorno al lavoro, già professionalizzati e immediatamente pronti per essere inseriti nel ciclo lavorativo e che ritornano, grazie all' aumento dei volumi registrato, ad essere indispensabili". Su questa necessità, è stato chiamato ad intervenire -in seno all' ultima seduta del Comitato- il Commissario Agostinelli, che aveva già dimostrato tanta sensibilità verso questi lavoratori: "un intervento sicuramente autorevole il suo, -rimarca Caratozzolo- per chiudere definitivamente e con un finale positivo la vicenda dei licenziamenti che tanto dolore ha portato nelle famiglie dei portuali licenziati e all' intera comunità". Con l' ultima seduta del Comitato, svoltasi il 29 aprile scorso in modalità videoconferenza, in osservanza delle disposizioni Covid-19, il sistema portuale calabrese va avanti: sono stati approvati i regolamenti per l' utilizzo delle aree doganali, rinnovate concessioni e autorizzazioni e approvate misure e agevolazioni per gli operatori portuali, per far fronte alle difficoltà del momento che stiamo attraversando. La responsabilità e la professionalità che i lavoratori del porto di Gioia Tauro hanno dimostrato e continuano a dimostrare giornalmente per garantire, alla Calabria e all' intera Nazione, l' approvvigionamento delle merci sono state sottolineate anche dal sindacalista del Sul. "I risultati straordinari raggiunti, -ha commentato Caratozzolo- frutto anche degli sforzi fatti da tutti (Authority, terminalisti e maestranze), non possono che renderci orgogliosi. Molte sono le criticità: basti pensare che nel lavoro portuale non sempre si può garantire la distanza minima tra operatori e, in tale situazione, legittima è stata la paura dei lavoratori e il bisogno dei necessari presidi di sicurezza. Abbiamo affrontato tutte le difficoltà con un assiduo confronto con le aziende e le autorità competenti, abbiamo denunciato situazioni di rischio e suggerito azioni per aumentare i livelli di sicurezza, con risultati che, al momento, si possono considerare soddisfacenti. Questo però -ha concluso- non ci deve portare ad abbassare la guardia, anzi bisogna mantenere costantemente questi miglioramenti rendendoli strutturali nei luoghi di lavoro". Dal 2017, in trenta ancora oggi risultano in Agenzia interinale.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Per la tua pubblicità sii questa telegiornata mezza TeL W -J84 85 40 42 - irido4Dpub1itastit PORTO Mal digerita la difesa di Agostinelli da parte del sindaco di S. Ferdinando

Saccomanno ritorna all' attacco

Duro il leghista: «L' intervento di Tripodi dimostra che non è un uomo libero»

ROSARNO - Com' era prevedibile la querelle sul Commissario dell' **Autorità Portuale** si allarga e così dopo la difesa del sindaco di San Ferdinando Tripodi dalle accuse di Giacomo Saccomanno esponente della Lega quest' ultimo lancia l'ennesimo j' accuse per nulla rassegnato delle sue posizioni. «Ci siamo interrogati molte volte delle ragioni per le quali il nostro territorio non riesce a crescere. Le risposte sono state tante, ma la verità è una sola: l' intervento di Andrea Tripodi, sindaco di San Ferdinando e componente nel Comitato **Portuale**, è la dimostrazione più vera del perché la Calabria si trova in questa situazione di difficoltà e degrado» premette l' ex sindaco di Rosarno. «Dinnanzi a delle questioni serie, molto serie, con indicazione precisa nelle manchevolezze emergenti nella governance dell' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro, il sindaco della città, che è maggiormente interessata alla crescita dell' area, cosa fa? Nulla di serio. Non affronta i problemi e interviene a gamba tesa senza nulla dire e, quindi, con argomenti al di sotto dello "zero". Con la filosofia, con l' ignoranza o con il condizionamento delle menti, non si Giacomo Saccomanno cresce. La dignità e l' autorevolezza appartengono solo agli uomini, veramente, liberi. Ed interventi come quello di Tripodi dimostra che non è, certamente, un uomo libero. La sua appartenenza al Comitato **Portuale** dovrebbe far pensare che egli conosca qualcosa della gestione. Ma, non sembra così. Ed allora, si deve, ancora, precisare che la "movimentazione dei teus" è un' attività privata, per la quale ringraziamo Gianluigi Aponte, e siamo felici per i suoi successi, ma non è operazione che vede protagonista l' **Autorità Portuale**. Quindi, non può Agostinelli assumere successi che non gli competono. La mancata governance che solleviamo - aggiunge Sacco manno - si riferisce ad un commissariamento di ben 5 anni, con poteri pieni, senza che si sia svolta la vera attività dell' **Autorità**: redazione Prg, strategie per attirare aziende (pare che non si sia attratta nemmeno una!), individuazione dell' identità e collocazione del porto nell' area mediterranea, apertura dello stesso ai mercati internazionali per la realizzazione di un progetto di insediamento di imprese, programmazione a lunga scadenza per rendere gli interventi efficaci ed efficienti, pianificazione per le attività del retroporto e, quindi, per la crescita del territorio e dell' occupazione. Potremmo continuare sino a riempire decine di pagine, ma l' intelligenza di chi legge ci evita di proseguire oltre. È questo quello che contestiamo e non abbiamo ricevuto alcuna risposta. Nemmeno del Sindaco Andrea Tripodi. Assurda poi l' affermazione che sono stati reimpiegati 377 lavoratori! Il merito non è di Agostinelli, ma della magistratura che ha annullato i licenziamenti ... ed imposto le assunzioni! Ed allora, i resoconti si realizzano valutando quello che si sarebbe potuto fare e quello che si è fatto. E non pare che 5 anni di commissariamento abbiano portato tanto. Ed allora se la visione è nana mai si potrà crescere». Poi arriva l' affondo. «Se Tripodi - conclude Saccomanno- e quelli come lui che, per ragioni incomprensibili o, comunque, molto limpide se visti da una certa angolazione, ritengono che Agostinelli è il meglio se lo tengano pure e poi spieghino ai cittadini le ragioni della mancata occupazione, dell' assenza di crescita, della assoluta carenza di imprese nel retro porto. Io che sono un uomo libero lo contesto decisamente e chiedo che la Calabria ritorni ai calabresi che hanno tantissime potenzialità e, maggiormente, l' amore verso il proprio territorio e le tante esigenze del popolo».



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Corigliano Rossano (Cs), Abate (M5S): "Alcuni progetti per il rilancio del porto bloccati per la mancanza di una serie di documenti"

"Alcuni dei lavori necessari per lo sviluppo e il rilancio del Porto di Corigliano Rossano non potranno essere programmati finché non saranno completate delle procedure per le quali, al momento, mancano dei documenti fondamentali. È per questo motivo che in mattinata ho notificato un sollecito di invio degli stessi sia al Comune di Corigliano Rossano, sia alla Lega Navale Italiana sezione di Corigliano-Rossano. È ormai necessario e improcrastinabile, infatti, procedere al completamento sia della procedura di delimitazione della struttura sita in località Schiavonea, sia della procedura di incameramento dei manufatti insistenti nel medesimo sorgitore costruiti dalla Lega Navale Italiana. Sono a conoscenza del fatto che la Capitaneria di Porto di Corigliano Calabro negli anni e nei mesi scorsi ha più volte sollecitato sia il Comune di Corigliano-Rossano sia la sezione locale della Lega Navale a trasmettere i documenti utili al completamento delle suddette procedure. Ho notizia, in particolare per quanto riguarda la questione della procedura di delimitazione (per redigere ai sensi dell' articolo 32 del Codice della Navigazione il Verbale di delimitazione dell' area portuale), di un (ultimo) incontro svolto nel giugno del 2019 dove era stato conferito apposito incarico dall' **Autorità Portuale** a un professionista abilitato per la redazione di documentazione tecnica necessaria alla stesura del verbale definitivo di delimitazione. "Alcuni documenti erano stati acquisiti ma molti ancora mancano. Un fascicolo incompleto che, alla luce di quanto risulta e allo stato attuale, non consentirebbe un' adeguata definizione del verbale di delimitazione e, quindi, un non-completamento della procedura. Una analoga situazione è quella che si registra anche per la procedura a questa collegata e che riguarda l' incameramento al Demanio Pubblico dello Stato - ramo Marina Mercantile - delle opere realizzate dalla Lega Navale Italiana - Sezione di Corigliano Calabro e per il quale erano stati chiesti una serie di documenti al Comune di Corigliano-Rossano e alla Lega Navale ausonica. Ai suddetti enti e organizzazioni era stato chiesto di trasmettere sia ogni utile documentazione inerente la realizzazione delle opere in parola per portare avanti la procedura. Al Comune di Corigliano-Rossano, soprattutto, era stato chiesto di trasmettere, con grande urgenza, una corposa documentazione tecnica necessaria alla procedura di incameramento (ai sensi dell' articolo 49 del Codice della Navigazione) dei manufatti realizzati dalla Lega Navale Italiana all' interno dell' area portuale nel suddetto Comune. Senza questi documenti le procedure restano bloccate e insieme ad esso lo sviluppo e il rilancio sia della struttura che dell' economia locale e l' impatto che questa potrebbe avere sia su scala regionale che nazionale in particolare in un periodo così difficile come questo. Una certa politica e le associazioni a questa collegate, spesso, fanno proclami parlando di sviluppo e rilancio ma poi, nei fatti, fanno molta difficoltà a passare dalle parole ai fatti. Al destinatari ho anche scritto che se non arriveranno comunicazioni al più presto, inoltrerò la richiesta nelle opportune sedi affinché questi documenti si ottengano nel più breve tempo possibile". Lo afferma, in una nota, la senatrice del Movimento Cinque Stelle, Rosa Silvana Abate.



È stato necessario potenziare il numero delle corse

Stretto di Messina, la Caronte fa il tutto esaurito

Utilizzata pure la Elio, che consente di rimanere a bordo delle vetture

Rita Serra MESSINA Posti esauriti sui traghetti in partenza ieri da Messina e Villa San Giovanni. La prima ondata di rientri dei siciliani che un mese fa, in piena emergenza Covid, avevano abbandonato le città del Nord, ieri con l'avvio della «Fase 2» ha fatto registrare il pienone, mandando in confusione il servizio di traghettamento dello Stretto in entrambe le sponde che non era preparato ai grandi ritorni nel continente. Le colonne di automobili in attesa di imbarcarsi sul traghetto «Archimede» per Villa San Giovanni, già all'alba avevano preso d'assalto il piazzale dei traghetti privati di «Caronte e Tourist». Un flusso consistente che a metà mattina, ha reso necessario il ricorso a corse straordinarie per smaltire i mezzi che non hanno trovato posto perché la nave alle otto era già saturata. «Non ci aspettavamo picchi talmente alti dalla Sicilia - spiega Tiziano Minuti, responsabile per la comunicazione e il personale del gruppo Caronte - , - avevamo mantenuto le corse ordinarie delle 5.55 e 8.15 in partenza da Messina che non sono state sufficienti a smaltire il controesodo dei viaggiatori diretti verso il continente. Per questa ragione su richiesta del responsabile del coordinamento per il traffico marittimo è stato deciso di introdurre una terza corsa mattutina che ha consentito l'imbarco alle auto rimaste a terra, una sessantina di veicoli circa. Al fine di fronteggiare flussi di traffico, resi più intensi dalla "Fase 2" che per molti segna il rientro nei luoghi di lavoro, dal pomeriggio abbiamo schierato anche una nave più grande, la Elio che essendo dotata di un lungo ponte aperto, consente ai passeggeri di rimanere a bordo delle proprie vetture, evitando pericolosi assembramenti in una fase di ripartenza molto delicata». La massiccia ondata di partenze dall'isola fuori previsione, unita al consueto afflusso di pendolari che giornalmente attraversano lo stretto per raggiungere il posto di lavoro, purtroppo ha mandato in tilt il sistema provocando alcuni disagi e il malcontento di coloro che sono rimasti a terra in attesa di un'altra nave. «Con la "Fase 2" - prosegue Minuti - che segna anche la riapertura di molti uffici pubblici e stabilimenti industriali è chiaro che il flusso di viaggiatori è destinato a crescere. Verificheremo l'andamento nei prossimi giorni per stabilire se sarà mantenuto questo trend, la possibilità di introdurre nuove corse». Dal report della Caronte, aggiornato fino alle diciotto di ieri, ad attraversare lo stretto da e per la Sicilia sono stati 2.212 passeggeri, 954 auto, 5 pullman e 35 mezzi pesanti. Un numero cresciuto in serata con i traffici delle ultime tre corse, quelle delle 18 e 22 da Villa San Giovanni e 21.20 da Messina. Nella sola mattinata 276 auto si sono imbarcate verso la Calabria, mentre un numero leggermente inferiore pari a 214 ha raggiunto la Sicilia. Sulla nave delle 6 del mattino, partita dal porto messinese sono saliti 111 veicoli e 218 nella prima corsa del pomeriggio.



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina in Azione scrive al Sindaco De Luca, "dissenso e proposte in attesa di ascolto"

Riceviamo e pubblichiamo la lettera aperta che il comitato di Messina in Azione, il partito che fa riferimento a Carlo Calenda, ha inviato al Sindaco Cateno De Luca: Egregio signor Sindaco, vogliamo esprimere apertamente il nostro dissenso rispetto all' operato della sua amministrazione in merito alla gestione dell' emergenza socioeconomica post-coronavirus che si sta delineando in questi giorni. La sua figura

REDAZIONE SPORT

Riceviamo e pubblichiamo la lettera aperta che il comitato di Messina in Azione, il partito che fa riferimento a Carlo Calenda, ha inviato al Sindaco Cateno De Luca: Egregio signor Sindaco, vogliamo esprimere apertamente il nostro dissenso rispetto all' operato della sua amministrazione in merito alla gestione dell' emergenza socioeconomica post-coronavirus che si sta delineando in questi giorni. La sua figura pubblica si è presentata fin dall' inizio, agli occhi della città, sotto la veste del decisionismo spinto , della comunicazione volgare e delle promesse roboanti , a molte delle quali non è stato fatto seguito. Citiamo, a titolo di esempi, il ricollocamento dei residenti dei rioni delle cosiddette 'baracche' e il relativo abbattimento di queste ultime, l' aumento della raccolta differenziata al 60% e la liquidazione delle società partecipate comunali. Curiose forme di avanspettacolo, sceneggiate in maschera, esibizione televisiva di dolci e specialità gastronomiche, dirette Facebook con minacce ai settori produttivi della città: tutti tentativi di distogliere l' attenzione dalle promesse mancate. L' arrivo della pandemia di Coronavirus non ha aiutato la città, ma ha di certo aiutato lei nella sua

costante campagna elettorale : le sue performance da sceriffo hanno fatto rapidamente il giro del mondo, mentre venivano disertate le riunioni con i sindaci delle altre 13 città metropolitane d' Italia e la procura di Messina apriva un' inchiesta sulla dubbia gestione delle RSA, dove si contano la maggior parte dei contagi in città. Non solo: nel pieno dell' emergenza , lei si è costantemente rivolto alle **autorità** nazionali con toni di aperto disprezzo , facendo stralcio dei DPCM, insultando i ministri in diretta televisiva e credendo, nella sua immaginazione, di istituire una specie di 'repubblica indipendente di Messina' dove le restrizioni imposte dal governo non valgono. Noi di Azione siamo convinti che la città meriti molto più di questo . La delicata situazione urbana non richiede istrionismi, bensì attenzione, rispetto e lavoro sodo per i suoi cittadini; richiede una visione (e una gestione) a lungo termine, che lei ha dimostrato di non avere. In un momento così delicato non solo per la nostra città e il nostro Paese, ma per il mondo intero, i ritardi della sua autoreferenziale amministrazione comunale sono a nostro avviso una gravissima mancanza . Non è ancora stata data una destinazione chiara ai 32 milioni del Fondo di Garanzia. Tuttavia, non possiamo certo fermarci alle critiche . Dobbiamo anche saper proporre valide e costruttive alternative. Mentre ancora aspettiamo che il comune rediga un piano preciso sulla ripartenza, il nostro comitato ne ha già presentato uno, reso noto da alcune testate locali. Il piano da noi concepito consiste, innanzitutto, nella distribuzione di materiale sanitario agli esercenti commerciali, ovvero protezioni indispensabili per assicurare una ripartenza priva il più possibile di rischi; secondariamente chiediamo la sburocratizzazione degli interventi a sostegno delle imprese , in modo tale che queste non debbano presentare domande per il rinnovo di concessioni e autorizzazioni; l' annullamento delle tariffe comunali per lo sfruttamento del suolo pubblico, in linea con quanto stabilito dalla legge finanziaria regionale; la sospensione della Tari e infine i contributi per gli affitti degli esercizi commerciali. Maggiore attenzione è stata poi posta su tre



settori chiave: ristorazione, sport e lidi . Sarà necessario, come esposto nel nostro progetto, provvedere al rispetto delle distanze di sicurezza tra i coperti, mentre per le attività sportive abbiamo ritenuto utile pensare di predisporre, di concerto con l' **autorità**



Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

portuale, alcune aree all' aperto come la Fiera e Maregrossa. Cogliamo anche l' occasione per ricordare che sarà utile provvedere a organizzare , a livello urbano, forme di trasporto privato non inquinante e che garantiscano il distanziamento sociale (biciclette, monopattini, piste ciclabili ecc.), facendo seguito a quanto deciderà il governo nelle prossime settimane. In conclusione, ma non per ultimo, riteniamo che la sua comunicazione contribuisca a creare erroneamente l' immagine di un uomo 'vicino al popolo'. Nella realtà dei fatti quest' immagine è falsa: non possiamo continuare ad accettare che le fasce più deboli della popolazione vengano sistematicamente ingannate in questo modo. Non possiamo non menzionare tra queste anche i bambini, facendo nostre le dure osservazioni fatte dal garante dell' infanzia. Nella speranza che il nostro progetto per la ripartenza venga ascoltato dall' amministrazione comunale, ci auguriamo che l' emergenza coronavirus possa costituire occasione per un inderogabile cambio di passo per la nostra città, le sue scelte e la sua politica. Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.

Fase 2, la lettera di Messina in Azione a Cateno De Luca: "Basta ingannare i cittadini"

Fase 2, Messina in Azione scrive una lettera al sindaco e propone un piano per ripartire

Riportiamo di seguito la lettera aperta di Messina in Azione al sindaco Cateno De Luca: "Egregio signor Sindaco, vogliamo esprimere apertamente il nostro dissenso rispetto all' operato della sua amministrazione in merito alla gestione dell' emergenza socioeconomica post-coronavirus che si sta delineando in questi giorni. La sua figura pubblica si è presentata fin dall' inizio, agli occhi della città, sotto la veste del decisionismo spinto, della comunicazione volgare e delle promesse roboanti, a molte delle quali non è stato fatto seguito. Citiamo, a titolo di esempi, il ricollocamento dei residenti dei rioni delle cosiddette "baracche" e il relativo abbattimento di queste ultime, l' aumento della raccolta differenziata al 60% e la liquidazione delle società partecipate comunali. Curiose forme di avanspettacolo, sceneggiate in maschera, esibizione televisiva di dolci e specialità gastronomiche, dirette Facebook con minacce ai settori produttivi della città: tutti tentativi di distogliere l' attenzione dalle promesse mancate. L' arrivo della pandemia di Coronavirus non ha aiutato la città, ma ha di certo aiutato lei nella sua costante campagna elettorale: le sue performance da sceriffo hanno fatto rapidamente il giro del mondo, mentre venivano disertate le riunioni con i sindaci delle altre 13 città metropolitane d' Italia e la procura di Messina apriva un' inchiesta sulla dubbia gestione delle RSA, dove si contano la maggior parte dei contagi in città. Non solo: nel pieno dell' emergenza, lei si è costantemente rivolto alle autorità nazionali con toni di aperto disprezzo, facendo stralcio dei DPCM, insultando i ministri in diretta televisiva e credendo, nella sua immaginazione, di istituire una specie di "repubblica indipendente di Messina" dove le restrizioni imposte dal governo non valgono. Noi di Azione siamo convinti che la città meriti molto più di questo. La delicata situazione urbana non richiede istrionismi, bensì attenzione, rispetto e lavoro sodo per i suoi cittadini; richiede una visione (e una gestione) a lungo termine, che lei ha dimostrato di non avere. In un momento così delicato non solo per la nostra città e il nostro Paese, ma per il mondo intero, i ritardi della sua autoreferenziale amministrazione comunale sono a nostro avviso una gravissima mancanza. Non è ancora stata data una destinazione chiara ai 32 milioni del Fondo di Garanzia. Un piano per ripartire. Tuttavia, non possiamo certo fermarci alle critiche. Dobbiamo anche saper proporre valide e costruttive alternative. Mentre ancora aspettiamo che il comune rediga un piano preciso sulla ripartenza, il nostro comitato ne ha già presentato uno, reso noto da alcune testate locali. Il piano da noi concepito consiste, innanzitutto, nella distribuzione di materiale sanitario agli esercenti commerciali, ovvero protezioni indispensabili per assicurare una ripartenza priva il più possibile di rischi; secondariamente chiediamo la sburocrazia degli interventi a sostegno delle imprese, in modo tale che queste non debbano presentare domande per il rinnovo di concessioni e autorizzazioni; l' annullamento delle tariffe comunali per lo sfruttamento del suolo pubblico, in linea con quanto stabilito dalla legge finanziaria regionale; la sospensione della Tari e infine i contributi per gli affitti degli esercizi commerciali. Maggiore attenzione è stata poi posta su tre settori chiave: ristorazione, sport e lidi. Sarà necessario, come esposto nel nostro progetto, provvedere al rispetto delle distanze di sicurezza tra i coperti, mentre per le attività sportive abbiamo ritenuto utile pensare di predisporre, di concerto con l' autorità portuale, alcune aree all' aperto come la Fiera e Maregrossa. Cogliamo anche l' occasione per ricordare che sarà utile provvedere a organizzare, a livello urbano, forme di trasporto privato non inquinante e che garantiscano il



La sua figura pubblica si è presentata fin dall' inizio, agli occhi della città, sotto la veste del decisionismo spinto, della comunicazione volgare e delle promesse roboanti, a molte delle quali non è stato fatto seguito. Citiamo, a titolo di esempi, il ricollocamento dei residenti dei rioni delle cosiddette "baracche" e il relativo abbattimento di queste ultime, l' aumento della raccolta differenziata al 60% e la liquidazione delle società partecipate comunali. Curiose forme di avanspettacolo, sceneggiate in maschera, esibizione televisiva di dolci e specialità gastronomiche, dirette Facebook con minacce ai settori produttivi della città: tutti tentativi di distogliere l' attenzione dalle promesse mancate. L' arrivo della pandemia di Coronavirus non ha aiutato la città, ma ha di certo aiutato lei nella sua costante campagna elettorale: le sue performance da sceriffo hanno fatto rapidamente il giro del mondo, mentre venivano disertate le riunioni con i sindaci delle altre 13 città metropolitane d' Italia e la procura di Messina apriva un' inchiesta sulla dubbia gestione delle RSA, dove si contano la maggior parte dei contagi in città. Non solo: nel pieno dell' emergenza, lei si è costantemente rivolto alle autorità nazionali con toni di aperto disprezzo, facendo stralcio dei DPCM, insultando i ministri in diretta televisiva e credendo, nella sua immaginazione, di istituire una specie di "repubblica indipendente di Messina" dove le restrizioni imposte dal governo non valgono. Noi di Azione siamo convinti che la città meriti molto più di questo. La delicata situazione urbana non richiede istrionismi, bensì attenzione, rispetto e lavoro sodo per i suoi cittadini; richiede una visione (e una gestione) a lungo termine, che lei ha dimostrato di non avere. In un momento così delicato non solo per la nostra città e il nostro Paese, ma per il mondo intero, i ritardi della sua autoreferenziale amministrazione comunale sono a nostro avviso una gravissima mancanza. Non è ancora stata data una destinazione chiara ai 32 milioni del Fondo di Garanzia. Un piano per ripartire. Tuttavia, non possiamo certo fermarci alle critiche. Dobbiamo anche saper proporre valide e costruttive alternative. Mentre ancora aspettiamo che il comune rediga un piano preciso sulla ripartenza, il nostro comitato ne ha già presentato uno, reso noto da alcune testate locali. Il piano da noi concepito consiste, innanzitutto, nella distribuzione di materiale sanitario agli esercenti commerciali, ovvero protezioni indispensabili per assicurare una ripartenza priva il più possibile di rischi; secondariamente chiediamo la sburocrazia degli interventi a sostegno delle imprese, in modo tale che queste non debbano presentare domande per il rinnovo di concessioni e autorizzazioni; l' annullamento delle tariffe comunali per lo sfruttamento del suolo pubblico, in linea con quanto stabilito dalla legge finanziaria regionale; la sospensione della Tari e infine i contributi per gli affitti degli esercizi commerciali. Maggiore attenzione è stata poi posta su tre settori chiave: ristorazione, sport e lidi. Sarà necessario, come esposto nel nostro progetto, provvedere al rispetto delle distanze di sicurezza tra i coperti, mentre per le attività sportive abbiamo ritenuto utile pensare di predisporre, di concerto con l' autorità portuale, alcune aree all' aperto come la Fiera e Maregrossa. Cogliamo anche l' occasione per ricordare che sarà utile provvedere a organizzare, a livello urbano, forme di trasporto privato non inquinante e che garantiscano il

distanziamento sociale (biciclette, monopattini, piste ciclabili ecc.), facendo seguito a quanto deciderà il governo nelle prossime settimane. In conclusione, ma non per ultimo, riteniamo che la sua comunicazione contribuisca



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

a creare erroneamente l'immagine di un uomo "vicino al popolo". Nella realtà dei fatti quest'immagine è falsa: non possiamo continuare ad accettare che le fasce più deboli della popolazione vengano sistematicamente ingannate in questo modo. Non possiamo non menzionare tra queste anche i bambini, facendo nostre le dure osservazioni fatte dal garante dell'infanzia. Nella speranza che il nostro progetto per la ripartenza venga ascoltato dall'amministrazione comunale, ci auguriamo che l'emergenza coronavirus possa costituire occasione per un inderogabile cambio di passo per la nostra città, le sue scelte e la sua politica".

Sicilia, i porti reggono alla pandemia

Sicilia orientale in crescita per Gdo e petrolio, a Ovest merci stabili ma si soffre lo stop al turismo

Michele GuccionePalermo. La Cina è stata la prima economia a chiudere tutto a causa del Sars-CoV-2, ma è anche stata la prima a ripartire. E così - dati di ieri - le fabbriche cinesi sono fra le poche a produrre a pieno ritmo, i consumi interni si sono riallineati e la Festa del lavoro che lì si celebra dall' 1 maggio fino a oggi ha già mobilitato 85 mln di viaggiatori interni. Ciò che manca ancora al motore del Dragone è la domanda estera. Dalla Cina partono meno navi, a danno di uno dei settori trainanti dell' economia mondiale: i trasporti marittimi e la logistica. Il centro studi Srm di Napoli del gruppo Intesa Sanpaolo ha diffuso il primo Osservatorio sull' impatto del virus sulla Maritime Economy. Nel primo trimestre dell' anno il porto di Shanghai ha registrato un calo di traffico del 18%; a cascata, il traffico container globale è crollato del 7%. Nel Mediterraneo, il Canale di Suez ha visto ridurre il traffico merci del 4%, pari a -40 mln di tonnellate al mese; così il trade marittimo dell' Italia è crollato del 22% in valore e del 25% in tonnellate, quello su navi Ro-Ro "solo" del 14%. Il "colosso" Rotterdam ha perso il 15%. Ma, evidenzia il team di economisti di Srm (il D.g. Massimo Deandreis, il caposervizio Maritime & Energy Alessandro Panaro, e le ricercatrici senior Anna Arianna Buonfanti e Olimpia Ferrara) evidenziano come i cali non siano omogenei in tutti i porti. Questo perchè gli armatori hanno tagliato molte rotte e ridotto le navi, che vanno dove si concentrano i consumi. Ecco, ad esempio, che il porto di Bari da gennaio a marzo ha incrementato il traffico del 10,5% rispetto al primo trimestre 2019 perchè, essendo lo scalo di riferimento per i cereali, ha risposto alla maggiore domanda di grano in questo periodo di "lockdown". In perdita sono Genova (-4,6%), Venezia (-10,5%), Savona Vado Ligure (-8,2%, scalo di proprietà dei cinesi), Piombino (-11%), Ravenna (-12,7%), Taranto (-7,3%) e Napoli (-2,3%). I porti siciliani vivono la pandemia in modo opposto. Catania e Augusta sono in crescita: lo scalo etneo perchè deve sostenere la Gdo e l' intero settore del commercio alimentare dell' Isola, Augusta perchè la raffinazione di petrolio è stata spinta al massimo dagli operatori che cercano di immagazzinare scorte. Il risultato è di un +21,57% rispetto al primo trimestre dello scorso anno, di cui +31,78% per i prodotti petroliferi, -13,7% per le rinfuse secche e +2,92% per i container (+4,10% in tonnellate). Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia orientale, Andrea Annunziata, è convinto che questa sia «l' occasione giusta per il governo di avviare una efficace semplificazione che consenta al **sistema portuale** di investire per dotarsi, soprattutto al Sud e in Sicilia, delle infrastrutture e piattaforme logistiche per attirare più operatori. Tutti gli armatori del mondo - aggiunge Annunziata - ci dicono che la Sicilia è una piattaforma logistica formidabile al centro del Mediterraneo, e ci chiedono quando sarà attrezzata. Bisogna - conclude - uscire in tempi certi e veloci da questo limbo dello shipping». Nel lato opposto dell' Isola gli scali soffrono. Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia occidentale, spiega che «qui le merci arrivano di solito su navi miste passeggeri-merci, per cui, in assenza di passeggeri a causa del divieto di entrare in Sicilia, gli armatori hanno dimezzato le navi e concentrato le merci su un solo mezzo. Questa politica, se ha mantenuto costanti i volumi di merci, ha dato una mazzata all' occupazione dell' indotto **portuale** nel nostro che è un mercato dai consumi limitati. L' economia **portuale** è in grande affanno perchè la voce più importante è il turismo. Abbiamo immesso liquidità nel **sistema** e rimesso in moto con



La Sicilia

Augusta

largo anticipo e in sicurezza la macchina dei cantieri per cercare di essere un' ancora di salvataggio per imprese e famiglie. Ho scelto di non stare chiuso a casa ma di essere al fianco dei lavoratori come gesto di incoraggiamento in una situazione drammatica. Valuteremo gli effetti e le soluzioni per ripartire». Le soluzioni, a livello generale, sono indicate da Alessandro Panaro di Srm: «Il virus ha portato alla luce nuovi fenomeni e ha accentuato le nostre debolezze a livello portuale e logistico. Siamo di fronte ad un' importante riduzione dei volumi containerizzati e del nostro import-export via mare. Secondo scenari che abbiamo ipotizzato, si stima che il trasporto marittimo container stia registrando una diminuzione in valore pari al 25%-35% del totale. Inoltre, circa 7 mln di Teu sinora sono andati persi per le blank sailing (cancellazioni delle rotte). Le sfide da affrontare per il futuro sono quindi numerose e complesse. Occorre ripartire da alcuni punti fermi: attuare una spinta alla digitalizzazione dei processi logistici, ridurre drasticamente la burocrazia che rallenta gli investimenti infrastrutturali e lavorare sul rafforzamento dei porti, soprattutto del Sud, per attrarre investimenti manifatturieri».

Coronavirus, fase 2: crociere Costa sospese fino al 30 giugno 2020

A causa del protrarsi della pandemia di COVID-19 e delle misure di contenimento, Costa sospende le crociere fino al 30 giugno 2020

Coronavirus, fase 2: Costa annuncia la sospensione delle sue crociere fino al 30 giugno 2020. Costa annuncia l'ulteriore sospensione delle sue crociere sino al 30 Giugno 2020 . A causa del protrarsi della situazione di emergenza legata alla pandemia globale di Covid-19 e con il perdurare delle misure di contenimento quali chiusura porti e restrizioni alla circolazione delle persone che non consentono di fatto di operare, la Compagnia estende la sospensione a tutto il mese di giugno . Costa Crociere sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, ai quali verrà garantita una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile, che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza. Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.



Crociere: Costa prolunga la stop fino al 30 giugno

Costa crociere annuncia la proroga dello stop delle crociere di un altro mese, fino al 30 Giugno 2020, a causa del protrarsi della situazione di emergenza legata alla pandemia Covid-19. "Il perdurare delle misure di contenimento quali chiusura porti e restrizioni alla circolazione delle persone non consentono di fatto di operare", afferma la compagnia in una nota. (ANSA).



Informare

Focus

Costa Crociere annuncia l' ulteriore sospensione delle sue crociere sino al 30 giugno

Le misure per contenere la pandemia non consentono di fatto di operare Costa Crociere ha annunciato l' ulteriore sospensione di un mese delle sue crociere portando il periodo di fermo sino al prossimo 30 giugno a causa - ha spiegato la compagnia crocieristica - del protrarsi della situazione di emergenza legata alla pandemia globale di Covid-19 e il perdurare delle misure di contenimento quali chiusura porti e restrizioni alla circolazione delle persone che non consentono di fatto di operare. Costa Crociere ha specificato che sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, ai quali verrà garantita una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads: 'Costa Crociere annuncia l'ulteriore sospensione delle sue crociere sino al 30 giugno'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Le misure per contenere la pandemia non consentono di fatto di operare'. The main text of the article explains that Costa Crociere has announced the further suspension of its cruises until June 30th due to the ongoing emergency situation of the global COVID-19 pandemic and the persistence of containment measures such as port closures and restrictions on the circulation of people. It also mentions that the company is informing travel agents and interested clients, and that a repatriation guarantee will be provided according to applicable regulations, offering the highest guarantee in this contingency situation. There are also some smaller images and logos on the page, including 'C. Steinhilber - GMT' and 'Think South Think Salerno'. At the bottom, there is a search bar and a footer with contact information for informARE.

Informazioni Marittime

Focus

Costa Crociere sospende attività fino a giugno

Estensione al fermo dei viaggi per tutto il mese, sempre a causa delle restrizioni alla circolazione delle persone

Costa Crociere annuncia l'ulteriore sospensione delle sue crociere sino al 30 giugno, «a causa del protrarsi della situazione di emergenza legata alla pandemia globale di Covid-19 e con il perdurare delle misure di contenimento quali chiusura porti e restrizioni alla circolazione delle persone che non consentono di fatto di operare», scrive la compagnia in una nota. Una proroga analoga a quella di Msc Crociere, che ha esteso il blocco fino al 10 luglio. L'armatore sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, «ai quali verrà garantita una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile, che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza».



Usa: un commissario per le crociere

Una indagine ad hoc per studiare l'impatto economico che il Coronavirus ha avuto sul mercato crocieristico e sviluppare adeguate misure commerciali che consentano al settore di mitigare le perdite. L'ha avviata il Governo americano nei giorni scorsi, nominando commissario speciale Louis Sola, l'attuale n.1 della Federal Maritime Commission (FMC), un'agenzia federale indipendente responsabile della regolamentazione dei trasporti internazionali marittimi degli Stati Uniti. L'indagine, battezzata col nome di Fact Finding 30, avrà come obiettivo quello di raccogliere informazioni aggiornate circa i bisogni di intervento economico, fotografando la situazione attuale e le mancanze percepite. Il commissario speciale avrà piena autorità, potrà emettere mandati di comparizione, prendere deposizioni e tenere audizioni.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo     



4 Maggio 2020 — 22:01
Effetto Coronavirus

Asia-Europa: noli container alle stelle

Covid-19: per ora a pagare il prezzo più alto della crisi sono gli esportatori nord europei, che si trovano a dover sostenere costi di nolo altissimi per trasportare un contenitore da 40 piedi verso il Far East. A rivelarlo è la società norvegese Xeneta, che ha messo a confronto i noli offerti da diversi operatori relativamente alle tratte che collegano i principali porti del Far East con quelli dell'Europa nordoccidentale, riscontrando significative differenze tra i contratti di breve periodo (meno di 1 mese) firmati a gennaio e quelli attuali. Tenendo a riferimento il container da 40 piedi, al 30 aprile il costo medio (la media aritmetica di tutti i noli rilevati) nei contratti di breve periodo ha toccato i 1.450 dollari, con valori praticamente raddoppiati rispetto ai livelli registrati a gennaio. Secondo Xeneta, i caricatori si trovano in una situazione contingente difficile a causa dei numerosi blank sailing che le compagnie di navigazione hanno programmato nelle settimane scorse per contenere le perdite causate dal blocco delle attività produttive e dalla stagnazione della domanda di trasporto. La penuria di spazi contenibili a bordo nave lungo una delle rotte principali del mercato internazionale ha di fatto portato alcuni carrier ad annunciare tariffe extra, i cosiddetti emergency space surcharges (ESS), con maggiorazioni che in alcuni casi hanno raggiunto i 100 dollari a container trasportato. Secondo diversi analisti, il peggio deve però ancora arrivare: questa settimana è infatti prevista una impennata della domanda di trasporto container nei carichi di ritorno dall'Asia, con ovvie ripercussioni sulle rate di nolo, che aumenteranno in virtù della scarsa disponibilità di stiva, oggi ferma a livelli più che dimezzati rispetto a quelli ante-crisi.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo [Me](#) [in](#) [Q](#)

The screenshot shows the website for PORT NEWS, the magazine of the Authority of the Port System of the Northern Adriatic. The main headline reads: "4 Maggio 2020 - News L'analisi di Xeneta Asia-Europa: noli container alle stelle". Below the headline is a sub-headline "di Redazione" and a small image of a container ship. The sidebar on the right contains a search bar and a list of categories: Ambiente, Autorità, Portuali, Caratteristica navale, Concessioni demaniali, Containership, Coronavirus, Croceiera, Cura del ferro, Duratura Europa, Dazi, Commerciali ESPD Europa, Gigantismo navale, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Logistica portuale, Livorno, Piombino, Riforma portuale, Scienza, Sicurezza, Traffici.

Primo Magazine

Focus

Costa, sospensione delle crociere sino al 30 giugno

4 maggio 2020 - Costa annuncia l'ulteriore sospensione delle sue crociere sino al 30 Giugno 2020. A causa del protrarsi della situazione di emergenza legata alla pandemia globale di Covid-19 e con il perdurare delle misure di contenimento quali chiusura porti e restrizioni alla circolazione delle persone che non consentono di fatto di operare, la Compagnia estende la sospensione a tutto il mese di giugno. Costa Crociere sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti, ai quali verrà garantita una riprotezione secondo quanto stabilito dalla normativa applicabile, che offre la maggiore garanzia in questa situazione di contingenza.

GAM EDITORI



L'impatto del lockdown sui traffici marittimi in Italia si vede anche dallo spazio

Il traffico marittimo lungo le coste e nei porti italiani per effetto del lockdown imposto dal Governo a inizio marzo si è letteralmente dimezzato nelle scorse settimane e fino ad oggi è rimasto costantemente su livelli contenuti. Il calo, seppure con delle fluttuazioni nel corso dei giorni e delle settimane, è crollato del 51% rispetto ai livelli medi precedenti al blocco dell'economia e del Paese. Tutto questo è stato rilevato dai dati satellitari della società HawkEye 360 che hanno rilevato come nei primissimi giorni dopo il lockdown, evidentemente in quella finestra temporale concessa dal Governo prima di chiudere le attività produttive non essenziali, i traffici di persone e merci trasportate via mare da e per l'Italia hanno subito una rapida impennata per poi crollare. Le rilevazioni mostrerebbero come gli scali di Venezia e della toscana hanno assistito a un blocco totale dei flussi di navi passeggeri (evidentemente delle crociere) mentre porti come Genova, Gioia Tauro e Trieste hanno subito un netto calo nei traffici merci. I dati raccolti dai satelliti HawkEye 360 riescono a misurare la variazioni rispetto al numero di provenienti dai porti italiani.



Il traffico marittimo lungo le coste e nei porti italiani per effetto del lockdown imposto dal Governo a inizio marzo si è letteralmente dimezzato nelle scorse settimane e fino ad oggi è rimasto costantemente su livelli contenuti. Il calo, seppure con delle fluttuazioni nel corso dei giorni e delle settimane, è crollato del 51% rispetto ai livelli medi precedenti al blocco dell'economia e del Paese.

Tutto questo è stato rilevato dai dati satellitari della società HawkEye 360

Becce (Assiterminal): 'Servono strumenti straordinari nei porti'

Contributo a cura di Luca Becce (presidente Assiterminal) riportato all'interno dell'inserto speciale 'I numeri dei porti italiani' appena pubblicato da SHIPPING ITALY Nel 2019 i volumi di merce risultano uniformemente in assestamento per quanto attiene al traffico container in tutti i porti italiani. Rispetto al trend di crescita degli ultimi cinque anni non si auspicava una crescita più sostenuta ma i dazi USA, le incertezze su Brexit e i problemi infrastrutturali del nostro paese non hanno favorito numeri importanti. Ottimo invece il trend crociere, in linea con lo sviluppo di questa modalità turistica su tutti i mercati mondiali, così come il costante aumento del traffico di cabotaggio nazionale e internazionale. I dati dei primi due mesi del 2020 sono tendenzialmente in linea con il 2019. Da marzo, con l'avvio della pandemia, assistiamo al fermo delle crociere, del traffico passeggeri e ro-ro (con contrazione traffico merci dovuta ai divieti interni e esterni) e a una progressiva contrazione dei volumi container che nei prossimi mesi (causa blank sailing) arriverà a -40%. I porti (laddove i flussi si mantengono) sono rimasti operativi, pur rallentando in termini di efficienza avendo adottato

misure di prevenzione e protezione dei lavoratori per la tutela della salute e sicurezza. Il proliferare di norme che si sta susseguendo non agevola certamente la fluidità delle attività anche se il DPCM 10/4/20 quantomeno dà finalmente la 'stura' per non congestionare i piazzali a seguito del fermo della produzione. Questo scenario di sintesi ha evidenziato la strategicità del settore e come lo stesso sia il fulcro dei trasporti e della distribuzione delle merci nella catena logistica: se si fossero fermati i porti (o si dovessero fermare) ci sarebbe il blocco della distribuzione, sia in import che per l'export. Ribadiamo due concetti. Il traffico passeggeri è fermo, con prospettive di ripartenza sul lungo periodo e ciò provoca la chiusura delle stazioni marittime con accesso a cassa integrazione e azzeramento dei flussi di cassa. Le dinamiche del trasporto merci sono diverse in quanto la pianificazione dei viaggi delle shipping line (40 giorni circa di viaggio per le navi) è più dilatata. È ormai acclarata la cancellazione da parte delle compagnie di navigazione di quasi il 50% dei viaggi a causa della contrazione dei traffici (le concentrazioni delle alleanze armatoriali che hanno accelerato la corsa al gigantismo navale mostra i suoi effetti: eccesso di stiva vs. drastico calo degli interscambi = blank sailing). Anche il settore delle rinfuse è in contrazione a causa del minor consumo di materie prime da parte delle industrie. Ciò si somma alle inefficienze di un sistema che denunciamo da tempo: arretratezza del modello di lavoro portuale, mancanza di omogeneità di regole e discipline, a cominciare da quella fondamentale sulle concessioni, che continuano a essere improntate al più ferreo localismo, deficit infrastrutturali ed eccesso di burocrazia. Resta del tutto inattuato uno dei presupposti che, pur con rilievi critici su alcuni punti, ci spinse ad accettare la riforma della 84/94 dell'ex Ministro Delrio: se possibile, e sembrava impossibile, è aumentato il localismo nella gestione del sistema istituzionale portuale, con paradossi davvero clamorosi che vedono nella stessa Autorità di Sistema Portuale convivere norme differenti, quando addirittura non contraddittorie, su temi fondamentali come la disciplina concessoria e il modello di organizzazione del lavoro. Né questo governo e questo Ministro, né tantomeno quello precedente hanno segnato alcun passo in avanti nella direzione di dare quella omogeneità alle norme che è essenziale per dare competitività a tutto il sistema. Il nostro senso di responsabilità che ha sempre favorito il dialogo con le istituzioni (con scarsa reciprocità) pone anche il nostro comparto in una condizione di forte criticità se le risposte non arriveranno a breve: la richiesta di azzeramento dei canoni è coerente con la fotografia sopra



Contributo a cura di Luca Becce (presidente Assiterminal) riportato all'interno dell'inserto speciale "I numeri dei porti italiani" appena pubblicato da SHIPPING ITALY

rappresentata. Assenza o forte contrazione di volumi = nessun flusso di cassa = impossibilità e nonsense di remunerazione della



concessione. Sono indispensabili provvedimenti a tutela del lavoro: gli ammortizzatori sociali nella loro connotazione tradizionale non sono adeguati a una situazione emergenziale come quella attuale. Necessitiamo di strumenti straordinari quali una decontribuzione del costo del lavoro (cuneo fiscale) o una reale e prolungata sospensione del versamento dei contributi, l'esonero dal pagamento delle accise sui carburanti dei mezzi operativi, il ripristino dell'iperammortamento, condizioni di accesso al credito a fondo perduto (per non sommare debito al debito) e - ribadiamo - un intervento radicale sui canoni concessori: la mera sospensione non è assolutamente sufficiente e suona come una presa in giro.

Bandiera (Fedepiloti): 'Le navi non includano il pilotaggio fra le spese da sospendere'

Contributo a cura di Francesco Bandiera (presidente Fedepiloti) riportato all'interno dell'insero speciale 'I numeri dei porti italiani' appena pubblicato da SHIPPING ITALY I dati 2019 sono sostanzialmente in linea con gli ultimi anni.

È evidente che anche noi, come tutti, seguiamo con molta attenzione l'evolversi della situazione per questo anno che è cominciato da subito in salita, per le notizie che arrivavano dall'est del mondo dove l'emergenza sanitaria era già ampiamente cominciata ed eravamo solo in attesa di capire quando e in che termini avrebbe impattato nel nostro Paese e nel resto del mondo. Oggi che potremmo definirci 'nell'occhio del ciclone', ovvero passata la prima fase della tempesta, che oltre alle tante persone perite e ricoverate, ha visto cambiare radicalmente ogni abitudine di vita consolidata fino alla restrizione coatta delle libertà personali come azione estrema del contenimento pandemico, attendiamo la seconda fase, ovvero che da sanitaria, l'emergenza si trasformi in economica il cui impatto potrebbe addirittura essere altrettanto duro, trascinandoci in una crisi economica senza precedenti dal dopoguerra. La ripresa arriverà e dovrà farci trovare pronti.

Sicuramente un asset strategico per il nostro Paese come i porti deve tornare prepotentemente al centro dell'agenda politica, perché saranno fondamentali. Così come, per permettere che l'intera filiera marittima e portuale mantenga la piena efficienza operativa, per continuare a permettere che la collettività riceva gli approvvigionamenti necessari, l'armamento italiano andrà adeguatamente sostenuto economicamente, ove necessario. Il pilotaggio in Italia è affidato ai piloti dei porti che sono organizzati in corporazioni normate dal codice della navigazione e sotto il pieno controllo dello Stato, per il quale garantiamo l'accesso sicuro alle navi nei porti della nazione. Il nostro sistema è un unicum nel suo genere e non risponde alle normali logiche del mercato, perché a dover essere tutelato in primis è l'interesse pubblico generale della sicurezza delle acque portuali e delle rade, senza alcun costo per l'amministrazione pubblica. Il presidio di pilotaggio nel porto è infatti sostenuto da chi il porto lo utilizza per fini commerciali, ai quali invece, sempre attraverso la nostra opera a bordo, garantiamo manovre sicure in tempi rapidi con una gestione del traffico portuale lineare e in piena sinergia con gli altri servizi del porto, tutti coordinati e disciplinati dal comandante della locale Capitaneria di porto. Con questo intendo dire che non siamo impresa e non facciamo impresa. Detto ciò, sicuramente nel momento in cui viene a mancare il traffico in un porto è naturale che il contraccolpo economico immediato lo percepiamo in maniera diretta e rilevante, soprattutto se, come sta accadendo in questo particolare difficile momento, una crisi di liquidità generalizzata colpisce chi utilizza il nostro servizio: l'armamento. Questo sta generando problematiche legate al fatto che se le corporazioni non riscuotono il dovuto per il servizio reso obbligatoriamente, esiste la reale possibilità di non poter far fronte, nel medio/lungo periodo, alle spese minime di mantenimento della struttura, che sono incompressibili per loro stessa natura: dai mezzi navali per recarci a bordo, al personale marittimo imbarcato, alla gestione delle stazioni di pilotaggio, fino al personale amministrativo necessario. Quindi per quanto ci riguarda, nella consapevolezza che avremo un calo generalizzato degli approdi per il 2020 senza precedenti, è per noi fondamentale che quel poco traffico commerciale continui a usufruire del servizio anche in questo periodo, non includa il pilotaggio nelle voci di spesa da sospendere, perché servizio essenziale, obbligatorio e tecnicamente necessario proprio per l'ingresso e l'uscita dal porto. Specie se parliamo di traffici marittimi sovvenzionati dallo Stato. Per il resto colgo l'occasione perché giunga al Governo, alla nostra Amministrazione e a



Contributo a cura di Francesco Bandiera (presidente Fedepiloti)

tutti i nostri connazionali, un forte segnale di vicinanza dalle Corporazioni dei piloti dei porti italiani che non si sono mai



fermate, durante tutto questo ormai lungo periodo di emergenza pandemica e che hanno continuato a prestare il servizio con orgoglio e alto senso del dovere, in alcuni casi in condizioni sanitarie davvero al limite.

Porti: Pireo aumenta il piano investimenti per 350 milioni

Cosco pronta a nuovi lavori tra cui la costruzione terminal 4

La Cosco ha deciso di accelerare i suoi investimenti nel porto del Pireo dopo i risultati positivi dell' attività commerciale nel primo trimestre dell' anno, nonostante la pandemia di covid 19. La società cinese di trasporti marittimi è proprietaria del porto di Atene ed è pronta a lanciare, informa il quotidiano greco Kathimerini, tre nuovi progetti infrastrutturali ma sembra anche più vicina alla costruzione di un quarto terminal container con un investimento di 200 milioni di euro. Tra i progetti più vicini a partire ci sono interventi al Terminal 1 giunti al termine della gara d' appalto e che saranno seguiti dall' estensione del terminal per le auto (con un budget di venti milioni di euro), il collegamento sotterraneo tra il terminal automotive e un' altra area, ma anche lavori da otto milioni di euro per aumentare la profondità del porto. L' autorità del Porto del Pireo sta anche valutando di allargare il terminal crociere con un progetto da 100 milioni co-finanziato dalla Regione Attica. In totale gli investimenti nel periodo di pandemia potrebbero quindi arrivare a 350 milioni di euro in totale. Nonostante il calo dei commerci internazionali, infatti, il Pireo è riuscito ad aumentare, anche se in maniera marginale, il numero dei container movimentati su base annuale fino a 1.369 milioni di teu nel primo trimestre del 2020 contro i 1.334 del 2019. (ANSAméd.



ESPO propone una nuova strategia a lungo plazo para el transporte -

La asociación ESPO , representante de los puertos europeos, considera que la actual crisis sanitaria provocada por el coronavirus requerirá 'algo más que una actualización de la estrategia de transporte que se ha hecho hasta ahora en Europa'. En un comunicado emitido este jueves, la organización reclama que 'tan pronto como se establezca la situación de crisis y se instaure la nueva normalidad, debería iniciarse el debate sobre una nueva estrategia de transporte, en la que se fijen los objetivos, las ambiciones y las iniciativas a largo plazo para el sector del transporte europeo'. ESPO considera que esta nueva hoja de ruta debe incluir 'las enseñanzas extraídas de esta crisis y basarse en la nueva realidad posterior a la crisis'. La asociación considera que existen políticas exitosas en el ámbito del transporte que no deberían cuestionarse, como las implantadas ante el cambio climático, pero señala que el impacto del coronavirus representa nuevos desafíos para el transporte. '¿Está suficientemente garantizado el papel fundamental del transporte, los puertos y las cadenas de suministro estratégicas en la política de transporte de Europa?', se pregunta la asociación. En este sentido, ESPO lanza en el comunicado una serie de cuestiones que pueden reconfigurar de forma abrupta al sector: ¿El distanciamiento social formará parte de la nueva normalidad?, ¿qué soluciones digitales se impondrán?, ¿está garantizada la seguridad de los procesos de digitalización?, ¿están surgiendo nuevas pautas en la cadena de suministro?, ¿continuarán los controles sanitarios y los controles fronterizos?, ¿qué repercusiones tienen las nuevas estrategias sanitarias y económicas en la infraestructura portuaria y los proyectos de inversión? 'ESPO y sus miembros se complacen en iniciar la reflexión con todos los interesados y los responsables de la adopción de decisiones de la UE con el fin de formular respuestas claras a todas estas cuestiones y sentar las bases de un sistema de transporte verdaderamente sostenible, conectado, eficiente y resistente con visión de futuro', sostiene la organización. En el comunicado emitido este jueves, la asociación explica que aunque muchos puertos ya han percibido caídas de tráfico por los efectos de la crisis en el mes de marzo, 'el impacto real y tangible para todo el sector portuario solo se hará evidente a partir del segundo trimestre'. Para ayudar a paliar esta crisis, ESPO solicita a la Comisión Europea que refuerce los proyectos de infraestructuras portuarias por medio del mecanismo Conectar Europa (CEF, por sus siglas en inglés). Propone, en concreto, el adelanto de las convocatorias previstas del CEF, al considerar que sería 'una forma de impulsar las inversiones en los puertos y permitir que estos sigan desempeñando su función de motores del crecimiento'.



El riesgo de insolvencia acerca a las navieras a un rescate público

Es 'muy probable' que se produzcan quiebras por parte de navieras en los dos próximos años. Un informe presentado el miércoles por International Transport Forum (ITF), en el que evalúa el impacto del coronavirus en el transporte marítimo de contenedores, muestra un panorama desolador para esta industria y reabre el debate sobre la conveniencia o no de que las administraciones acudan a su rescate con fondos públicos. Los últimos datos aportados en el documento muestran que los volúmenes del comercio mundial de contenedores disminuyeron un 8,6% en el mes febrero. Una caída que 'será probablemente mayor' en los próximos meses y que agravará la delicada situación de estas empresas antes de la pandemia. En el tercer trimestre de 2019, las catorce principales navieras acumulaban una deuda de 95.000 millones de dólares, muy lejos de los 76.000 millones del año 2010. Con estos elementos, ITF considera 'probable que en los próximos meses las navieras busquen más ayuda del gobierno'. Y, a la vez, que los gobiernos puedan estar dispuestos a rescatar a estas empresas con el objetivo de que no se ponga en riesgo la cadena de suministro durante la actual pandemia.

'Sin embargo, este escenario plantea una serie de preocupaciones', considera este organismo de la OCDE. El primer problema que observa es que 'la perspectiva de que un rescate aumenta la toma de riesgos de las empresas hasta niveles que se considerarían insostenibles si no hubiera rescates'. El estudio recuerda que, pese a la excepción de Hanjin en 2016, las navieras han contado con apoyo por parte de las administraciones en la historia reciente y considera que estas políticas 'han alentado esta toma de riesgos'. El estudio reconoce, además, un problema para la competencia, ya que estas ayudas públicas a empresas de transporte marítimo de contenedores 'corren el riesgo de ser injustas con respecto a las empresas de transporte marítimo que tienen bajos niveles de deuda'. ITF se refiere también a riesgos externalizados, ya que considera que las navieras 'han trasladado no solo el riesgo de quiebra al sector público, sino también los riesgos del cambio climático, los riesgos para la salud derivados de la contaminación atmosférica y los riesgos de financiación de la infraestructura pública'. En opinión de este organismo, la externalización de los riesgos se ha visto facilitada por las exenciones fiscales del combustible de los buques, la falta de inclusión del transporte marítimo en las iniciativas de fijación de precios del carbono y las 'generosas' exenciones por parte de los puertos. 'La empresa naviera puede reducir sus costes, pero en el proceso aumenta los costos para la sociedad', sostiene el informe. El tercer riesgo que se presenta en este debate es la 'carrera hacia el abismo' que han llevado a cabo los gobiernos para proteger sus flotas de contenedores con las subvenciones y las exenciones fiscales más generosas. 'Según esta lógica, el apoyo temporal para capear una crisis se convierte en permanente; las medidas de apoyo de un país invitan a otros a igualarlas o superarlas; y algunos países ampliarán sus medidas de apoyo para aumentar la competitividad de su sector naviero', asegura el documento. Ayudas de un Estado y los buques registrados en otro ITF advierte, además, de las pocas condiciones que se exigen a las navieras a pesar de contar con este apoyo público. Esta permisividad genera situaciones 'paradójicas', en las que las navieras piden apoyo gubernamental a pesar de que registran sus buques en otros países para evitar los impuestos o las reglamentaciones laborales. El organismo de la OCDE concluye el informe reclamando a los gobiernos que aprovechen el impacto de esta crisis para resolver las ineficiencias de este sistema de ayudas. Propone, en concreto, que pongan fin a las lagunas fiscales, que reduzcan las exenciones e introduzcan el sistema de precios del



carbono para el transporte marítimo. ' Podrían estimular un modelo de transporte marítimo de contenedores más resistente a las crisis que incluya condiciones claras en cuanto al valor que el sector crea para la sociedad, abarque la sostenibilidad ambiental e



internalice los costes y riesgos externos en el precio del transporte marítimo en contenedores', señala el informe de ITF.

Encuesta de la CETM para conocer la situación del transporte de mercancías en el Covid-19

El sector necesita un plan para salir adelante tras la fuerte caída de actividad. Con la mayoría de la flota parada, o con dificultades para encontrar viajes de retorno, junto al incremento en los tiempos de espera, la crisis sanitaria ha puesto contra las cuerdas al sector del transporte de mercancías. Por ello, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha puesto en marcha una encuesta para conocer la situación que viven las empresas de transporte y logística de mercancías por carretera ante la crisis del COVID-19. La encuesta es anónima y estará disponible en su página web hasta el próximo 5 de mayo. Enlace para participar :

<http://w2.cetm.es/encuestas/covid19/encuesta.asp> Debido al estado de alarma, la industria se ha visto obligada a parar su actividad y, en consecuencia, se ha producido una fuerte caída en el sector del transporte de mercancías por carretera. La mayoría de las empresas tienen parte de la flota parada o registran dificultades para encontrar viajes de retorno, sin olvidarnos del incremento que se ha producido en los tiempos de espera.

'Muchas empresas de transporte corren el peligro de quedarse en el camino y por ello, ante la ausencia de datos oficiales por parte de las Administraciones, queremos conocer cuál es la realidad que vive el sector. Desde la CETM pretendemos dar máxima difusión a esta encuesta para conocer el escenario al que nos enfrentamos, saber cuántas empresas han tenido que tomar medidas de regulación de empleo y en qué medida se ha visto reducida su actividad'. Con esta encuesta, que es anónima y está activa en su web hasta el próximo 5 de mayo, la CETM quiere tener los elementos necesarios para 'calcular el impacto del coronavirus y tendremos los datos necesarios para demostrar a las Administraciones que las empresas de transporte de mercancías por carretera necesitan con urgencia un plan que para garantizar su recuperación económica o, de lo contrario, nuestro sector no podrá resistir y, por ende, tampoco el conjunto de la economía española'. Enlace para participar: <http://w2.cetm.es/encuestas/covid19/encuesta.asp>

