



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Venezia

17/05/2020	Il Gazzettino Pagina 34		5
<hr/>			
17/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 33		6
<hr/>			

Savona, Vado

17/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 33	<i>LORENZA RAPINI</i>	7
<hr/>			
17/05/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 34	<i>ELENA ROMANATO</i>	8
<hr/>			

Genova, Voltri

17/05/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 12		9
<hr/>			
17/05/2020	Informatore Navale		10
<hr/>			
16/05/2020	Informazioni Marittime		11
<hr/>			
16/05/2020	shippingitaly.it		12
<hr/>			

La Spezia

17/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 31		13
<hr/>			
17/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 31		15
<hr/>			

Ravenna

17/05/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 13		16
<hr/>			
17/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 43		17
<hr/>			
17/05/2020	Il Secolo XIX Pagina 16		18
<hr/>			
16/05/2020	Corriere Marittimo		19
<hr/>			

16/05/2020	ilrestodelcarlino.it		20
Ravenna, ecco la Jolly Vanadio: la nave più grande mai entrata nel porto			
16/05/2020	Informatore Navale		21
La prima volta a Ravenna della Ignazio Messina & C. , la più grande ro-ro portacontainer mai entrata nello scalo romagnolo			
17/05/2020	Informazioni Marittime		22
A Ravenna la più grande ro-ro portacontainer mai approdata			
16/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	23
Maxi ro-ro della Ignazio Messina a Ravenna			
16/05/2020	Ravenna Today		24
Attracca una delle più grandi navi mai viste al porto di Ravenna, lunga 239 metri			
17/05/2020	Ravenna24Ore.it		26
Al Porto di Ravenna arriva la Jolly Vanadio, la nave più grande mai entrata nello scalo			
16/05/2020	ravennawebtv.it		27
Entrata nel porto la Jolly Vanadio, è la nave più grande entrata nel porto di Ravenna			
16/05/2020	ravennawebtv.it		28
L' imponente Jolly Vanadio a Ravenna, Sabadini (Sapir): "Lusingati di essere stati scelti"			
16/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	29
Prima volta di una nave Messina nel porto di Ravenna			
16/05/2020	shippingitaly.it		30
Esordio e primato per una nave di Messina nel porto di Ravenna			

Marina di Carrara

17/05/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 38	31
Il satellite della Guardia costiera anti-furbetti			

Livorno

17/05/2020	Il Tirreno	Pagina 25	32
Nel Decreto Rilancio l' ok all' uso provvisorio delle aree			
17/05/2020	Il Tirreno	Pagina 25	33
«Altro che ritardi, noi di Porto 2000 siamo pronti per la ripartenza»			
16/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	35
DL Rilancio, Corsini: fare di più per gli art.16			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/05/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 35	36
Porto, il peggio è passato: le compagnie pronte a riprendere il largo			
16/05/2020	ilcentro.it		37
Trasporti, tutte le misure in soccorso di chi viaggia			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 29	39
Grande (M5S): «Il porto è in crisi il Governo vari misure di tutela»			

Salerno

17/05/2020	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 27	40
Scandalo corruzione alla Dogana ritornano liberi cinque indagati			

16/05/2020	Napoli Flash 24	<i>BARBARA CAPUTO</i>	41
<hr/>			
17/05/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 31		42
<hr/>			
16/05/2020	Informatore Navale		43
<hr/>			
GUARDIA COSTIERA DI SALERNO: CONTINUANO I CONTROLLI, CONTRASTO ALLA PESCA ILLEGALE			
<hr/>			
16/05/2020	Salerno Today		44
<hr/>			
Pesca illegale: sequestrati numerosi attrezzi a Pontecagnano, il blitz			

Bari

17/05/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 3	<i>Vito Fatiguso</i>	45
<hr/>			
Parola di Patroni Griffl «I traghetti meglio degli aerei low cost»			
<hr/>			
17/05/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 11		47
<hr/>			
Mazzitelli "In un anno via dalla darsena a Trani 500 chili di plastiche"			

Messina, Milazzo, Tremestieri

17/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 6		49
<hr/>			
Lo Stretto attende ancora la Fase 2 Mega: non so cosa accadrà domani			
<hr/>			
17/05/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 6		51
<hr/>			
Turismo, logistica e blue economy			
<hr/>			
17/05/2020	Gazzetta del Sud Pagina 23		52
<hr/>			
Non c'è limite alla vergogna			

Catania

17/05/2020	La Sicilia Pagina 22		53
<hr/>			
Chiuso il porto di Stazzo			

Focus

16/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	54
<hr/>			
Traghetti, allarme Assarmatori: Rischiamo di perdere trentamila posti di lavoro			

Tornano anche i traghetti e il parcheggio per le moto

LE RIAPERTURE VENEZIA Il sindaco Luigi Brugnaro lo aveva già annunciato: domani riaprono i traghetti di San Tomà e di Santa Sofia. Il primo, come di consueto, collegherà campo San Tomà ai campi Santo Stefano o Sant' Angelo; il secondo unirà la Strada Nova al mercato di Rialto. Il traghetto di San Tomà osserverà l' orario 8 - 13, mentre di sabato e nei giorni festivi sarà attivo dalle 9 alle 12. La Parada di Santa Sofia, invece, comincerà alle 8.30 per terminare alle 13.30; funzionerà anche di sabato per favorire le spese dei residenti al mercato, mentre nei giorni festivi osserverà l' orario: 9 - 12. I clienti dovranno essere non più di sei a corsa ed anche i gondolieri dovranno indossare mascherina e guanti, questi ultimi quando sia possibile e non in contrasto con le solide manovre nell' impugnare il remo. I pope hanno garantito l' apertura progressiva di tutti i traghetti in funzione prima della pandemia. Intanto, sempre domani, riapre l' area parcheggio sulla terrazza tra la rampa del Tronchetto e quella che porta a Santa Marta. Alle 8, il sindaco e il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Pino Musolino, inaugureranno la struttura, che sarà in grado di ospitare gratuitamente 135 mezzi a due ruote. L' **Autorità di sistema portuale** ha da poco ultimato i lavori di ristrutturazione e di consolidamento statico della struttura, costati 470mila euro. L' intervento si era reso necessario, a fine 2018, dopo che i Vigili del Fuoco avevano segnalato un dissesto statico nella struttura di sostegno. L' accesso all' area era stato immediatamente interdetto e, per evitare disagi al traffico, era stata messa a disposizione gratuita un' area da 825 metri quadrati all' interno del demanio **portuale**, come parcheggio per motociclette e scooter. Tullio Cardona.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Con il ProGetto europeo "Emerge"

Inquinamento da navi studio di Ca' Foscari

Valuterà l' impatto ambientale sulla laguna e la costa degli scarichi tossici in mare delle imbarcazioni in transito

Venezia Ca' Foscari studierà per la prima volta l' impatto inquinante delle navi che "scaricano" i loro residui nelle acque della laguna e lungo le coste settentrionali dell' Adriatico. Per rispettare le restrizioni sulle emissioni inquinanti, le compagnie mercantili possono usare carburanti a basso contenuto di zolfo oppure dotare le navi di sistemi di abbattimento che "lavano" i fumi. Una soluzione che sposta il problema dall' inquinamento dell' aria alla contaminazione del mare: il "lavaggio" a circuito aperto comporta infatti lo sversamento in mare di grandi quantità di acque reflue acide, ciò avviene anche per molte navi che entrano o escono dal **Porto di Venezia**. Ora ricercatori di Ca' Foscari, con colleghi di altri 17 centri di ricerca europei, studieranno il reale impatto ambientale di questo fenomeno, svilupperanno nuovi modelli di valutazione delle strategie adottate e proporranno linee guida per gestire in modo più sostenibile l' abbattimento delle emissioni marittime nell' ambito di un progetto di ricerca finanziato dal programma Horizon 2020 della Commissione europea con 7,5 milioni di euro. Il progetto si chiama Emerge, è coordinato dal Finnish Meteorological Institute e durerà quattro anni. Emerge si propone di sviluppare ed applicare per la prima volta un metodo per stimare gli impatti ambientali del traffico marittimo tenendo conto sia delle emissioni in atmosfera, che delle loro "ricadute" sugli ecosistemi marini, valutando l' efficacia, costi e benefici delle varie opzioni per abbattere le emissioni. Ad oggi sono molto limitate le conoscenze sulla tossicità delle acque di scarico degli impianti di abbattimento delle navi, le quali contengono metalli e idrocarburi policiclici aromatici che possono accumularsi nell' ambiente e danneggiarlo. La combustione dei motori navali, inoltre, produce diversi inquinanti primari e secondari come particolato, ossidi di zolfo, ossidi di azoto ed ozono che hanno effetti dannosi anche sulla salute, oltre che sull' ambiente e sul clima. Le emissioni del traffico navale rappresentano il 2 per cento delle emissioni totali di anidride carbonica. Ca' Foscari si occuperà appunto delle ricerche sull' area costiera del Nord Adriatico e la laguna di **Venezia**. Il team cafoscarino, coordinato dal professor Antonio Marcomini, studierà con modelli e analisi sul campo gli impatti sulla laguna, sugli ecosistemi costieri e sulla salute umana. --E.T.



parla paolo odone

Consumi in calo Ecco l'analisi dei vertici di Confcommercio

LORENZA RAPINI

Lorenza Rapini Meno 8 per cento a livello italiano, meno 8,1 in Liguria. E' questo il dato, in linea con quello nazionale, di contrazioni dei consumi registrato da uno studio di Confcommercio. In particolare, se nel 2019 si spendevano poco meno di 32 milioni e mezzo di euro, nel 2020 si arriva a 29 e 800 mila. Altre regioni vanno molto peggio (in Val d' Aosta si registra meno 17,2% e in Trentino meno 16,7 per esempio). In generale è il Nord Italia a pagare di più. «Viviamo di turismo, portualità - dice il presidente ligure di Confcommercio Paolo Odone - ed eravamo in crisi già da prima. Senza contare che da noi le infrastrutture sono perdenti». Normale il calo, dunque, in una regione dove il turismo è una voce fondamentale dell' economia. «Le crociere, per esempio - ancora Odone - sono una ricchezza straordinaria. E per fortuna sono riuscito ad evitare il trasloco di Fincantieri e ora ci sono 12 navi da costruire». Poi Odone, che è anche presidente dell' Aeroporto di Genova, entra nel dettaglio: «Abbiamo la bellezza del territorio, ma paghiamo la mancanza di infrastrutture. Certo, nonostante il crollo del Morandi la Liguria si è data un gran da fare». Servono strade e collegamenti, per Odone. «La linea ferroviaria costiera? E' più importante della Torino-Lione. Il collegamento deve arrivare fino e oltre la Francia». Pesa sulla ripresa dei consumi anche l' incognita sulle riaperture. «Non c' è la certezza delle regole - conclude il presidente di Confcommercio Liguria - Anzi, viene da pensare che abbiano consentito le riaperture ma con regole talmente stringenti da evitare in sostanza che si possa riaprire davvero. Qui in Liguria stiamo lavorando bene, tutti assieme, con Regione, **Autorità portuale**, Comune». La speranza è di archiviare la crisi il più presto possibile. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Savona, linea dura del sindaco "Spiagge libere ancora vietate"

Nuova ordinanza: consentiti solo gli sport acquatici, escluso il nuoto

ELENA ROMANATO

elena romanato savona Le spiagge libere restano vietate, almeno finché non ci saranno indicazioni precise su come fare rispettare le regole per prevenire il contagio. Con una nuova ordinanza in vigore da oggi, il sindaco proroga il divieto, con eccezione per la pratica di alcuni sport acquatici da fare rigorosamente in modo individuale. Le indicazioni fissate per gli stabilimenti balneari sono di difficile applicazione all'interno delle spiagge libere, spiega il sindaco nell'ordinanza, e il Comune non ha le risorse per sistemi di sorveglianza e controllo degli arenili. Troppa la responsabilità sulle spalle dei sindaci, si legge tra le righe dell'ordinanza. Illustrando le motivazioni per la chiusura delle spiagge libere, il sindaco evidenzia che la violazione di norme e regole, come quelle sul distanziamento sociale, può essere un pericolo per la salute pubblica, di competenza del sindaco, ma ci sono anche degli aspetti legati a questioni di ordine ed alla sicurezza pubblica che non sono di competenza del Comune. Quindi l'accesso rimane interdetto ai savonesi e turisti in attesa di chiarimenti sulle misure che le autorità marittime prenderanno «per la gestione in sicurezza delle spiagge libere, ricadenti sotto l'Autorità di Sistema Portuale». E poi ci sono le tante persone che, dopo un lungo periodo di chiusura in casa, nonostante i divieti sono scesi in spiaggia con conseguente «elevata frequentazione, durante tutto l'arco della settimana di spiagge sul lungo mare - prosegue nell'ordinanza il sindaco - da Zinola a Rio Termine, con particolare riguardo alla zona prospiciente la passeggiata di Via Nizza, di Corso Vittorio Veneto, di Corso Colombo, dei Giardini del Prolungamento, della zona Priamar, del Lungo Mare Matteotti». Rimane la possibilità di andare in spiaggia per alcune attività. E' permesso l'accesso all'arenile per i gestori degli stabilimenti balneari che lavorano nelle loro strutture e per le sole «attività sportive acquatiche, ovvero: windsurf, attività subacquee, canoa, canottaggio, pesca, vela in singolo, nuoto sportivo». Tutti sport che possono essere svolti solo individualmente, con un accompagnatore per i minorenni e, per le persone non completamente autosufficienti mantenendo la distanza di sicurezza interpersonale di due metri. «In tal caso - prosegue l'ordinanza - la permanenza sull'arenile dovrà essere limitata allo svolgimento delle attività preparatorie a quelle sportive per raggiungere l'acqua». Vietato invece il nuoto libero e, per tutti, la possibilità di fermarsi sulla spiaggia prendere sole. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto e ambiente

Cristina Lodi, Pd Ho letto con attenzione le dichiarazioni dell'assessore Maresca in tema di sviluppo economico portuale e logistico; a questo riguardo vorrei porre alcune osservazioni e proposte nell'ottica di una opposizione propositiva su temi importanti come la salute dei cittadini. Innanzitutto, al Tavolo Permanente Porto-Città, creato dall'amministrazione e destinato a riunirsi con periodicità mensile, risultano assenti i Comitati cittadini (organi non istituzionali) e l'Osservatorio Salute ed Ambiente (organo istituzionale). Mi auguro che il Tavolo venga integrato, funzioni velocemente e utilizzi tutti gli strumenti di partecipazione previsti dalla normativa comunale. Per quanto riguarda le proposte utili a tutelare la salute dei cittadini, l'elettificazione delle banchine sarebbe uno strumento determinante per l'eliminazione dell'inquinamento (anche quello acustico) durante lo stazionamento delle navi, infatti esiste già un progetto di **AdSP** che prevede l'elettificazione delle Stazioni Marittime ed a seguire delle banchine dell'area traghetti. Nel luglio scorso, è stato siglato l'accordo volontario Genova Blue Agreement che prevede l'impiego di combustibile a basso contenuto di zolfo a partire da 12 miglia dal porto: nell'attesa dell'elettificazione delle banchine e/o ad integrazione di questa, tale accordo volontario potrebbe essere tramutato in ordinanza. Infine, sempre in attesa di una completa elettificazione del porto, sarebbe auspicabile tramutare in consuetudine il controllo on-line delle emissioni tramite l'impiego di droni dotati di sistemi di rilevamento, come già accade nei porti del Nord Europa e come anticipato dalla Capitaneria di Porto, a livello sperimentale, nel testo del Genova Blue Agreement.



FERROBONUS GENOVA APPROVATI AIUTI ALL'INTERMODALITA'

Aiuti di Stato: l'UE approva gli interventi previsti a favore del nodo genovese dalla Legge 130/2018 dedicati allo sviluppo dell'intermodalità 15 maggio 2020

Oggi la Commissione Europea ha approvato, sotto il profilo della compatibilità con la normativa degli Aiuti di Stato, tutte le misure previste dalla Legge 130/2018 (cosiddetta Legge Genova) all'art. 7 commi 2-bis, 2-ter e 2-quater che sono intervenute a sostegno dell'intermodalità ferroviaria dal crollo del ponte Morandi fino a dicembre 2019. La decisione sancisce la possibilità di erogare ai beneficiari: -il raddoppio del Ferrobonus nazionale fino a 5 euro a treno chilometro dal 15 agosto 2019 al 31 dicembre 2019 su tutti i treni aventi origine e destinazione il nodo Genovese; - il Ferrobonus finanziato con risorse proprie dell'Autorità di sistema portuale, fino a 4 euro a treno chilometro su tutti i treni aventi origine e destinazione i siti retro portuali strategici inclusi nella Zona Logistica Semplificata del nostro sistema portuale; Contributo che ha coperto 13 mesi (da novembre 2018 a dicembre 2019 per un valore massimo di 3,2 milioni di euro); - un contributo (fino a 200 euro a tradotta), finanziato sempre con risorse dell'Autorità di sistema per compensare all'impresa concessionaria eventuali maggiori costi di manovra ferroviaria nel bacino Sampierdarena. Nel sottolineare come il drammatico evento del 14 agosto 2018 abbia evidenziato ancora di più la necessità di rafforzamento dello shift modale a favore del trasporto ferroviario, la Commissione segnala l'importanza degli interventi approvati per rafforzare l'intermodalità del sistema portuale con ovvi benefici in termini di tutela dell'ambiente e riduzione della congestione. Si auspica che questa importante posizione possa rappresentare una occasione per accrescere nel prossimo futuro la capacità di intervento pubblico a favore di uno sviluppo ambientalmente compatibile ed efficiente del traffico portuale. [LINK](#)



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova, Ue approva raddoppio Ferrobonus

Bruxelles riconosce l'importanza del sostegno allo shift intermodale avviato dall'Italia nel 2018, all'indomani del crollo del ponte Morandi. 9 milioni di euro fino al 2020

La Commissione europea ha approvato, stabilendole come in linea con gli aiuti di Stato, tutte le misure di sostegno per l'intermodalità ferroviaria genovese inserite dall'Italia all'indomani del crollo del ponte Morandi, avvenuto ad agosto del 2018. Si tratta di quelle previste dalla Legge 130/2018, la cosiddetta "Legge Genova", agli articoli 7 commi 2-bis, 2-ter e 2-quater. Il periodo interessato va da agosto a dicembre del 2018. In tutto, si tratta di 9 milioni di euro finanziati fino alla fine del 2020. La decisione sancisce la possibilità di erogare ai beneficiari: raddoppio del Ferrobonus nazionale fino a 5 euro a treno chilometro dal 15 agosto 2019 al 31 dicembre 2019 su tutti i treni aventi origine e destinazione il nodo genovese; Ferrobonus finanziato con risorse proprie dell'**Autorità di sistema** portuale, fino a 4 euro a treno chilometro su tutti i treni aventi origine e destinazione i siti retro portuali strategici inclusi nella Zona Logistica Semplificata. Contributo che ha coperto 13 mesi (da novembre 2018 a dicembre 2019 per un valore massimo di 3,2 milioni di euro); contributo (fino a 200 euro a tradotta), finanziato sempre con risorse dell'**Autorità di sistema** per compensare all'impresa concessionaria eventuali maggiori costi di manovra ferroviaria nel bacino Sampierdarena L'Ue ha sottolineato come il rafforzamento dello shift modale ferroviario in quel periodo a Genova è stata fondamentale per rafforzare l'intermodalità del **sistema** portuale, con benefici all'ambiente e alla congestione del traffico. In una nota, l'**Autorità di sistema** portuale di Genova «auspica che questa importante posizione possa rappresentare una occasione per accrescere nel prossimo futuro la capacità di intervento pubblico a favore di uno sviluppo ambientalmente compatibile ed efficiente del traffico portuale».



L'ok dell'Ue al Ferrobonus del porto di Genova arriva fuori tempo massimo

L'Unione Europea ha appena approvato gli interventi previsti a favore del nodo genovese dalla Legge 130/2018 dedicati allo sviluppo dell'intermodalità, il cosiddetto Ferrobonus regionale, ma questo via libera è arrivato fuori tempo massimo. L'approvazione da parte di Bruxelles (datata 15 maggio) riguardava, sotto il profilo della compatibilità con la normativa in materia di Aiuti di Stato, tutte le misure previste dalla Legge 130/2018 (cosiddetta Legge Genova) all'art. 7 commi 2-bis, 2-ter e 2-quater che sono intervenute a sostegno dell'intermodalità ferroviaria dal crollo del ponte Morandi fino a dicembre 2019. Secondo quanto spiegato con una nota dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, questa decisione sancisce la possibilità in primis di erogare ai beneficiari il raddoppio del Ferrobonus nazionale fino a 5 euro a treno chilometro dal 15 agosto 2019 al 31 dicembre 2019 su tutti i treni aventi origine e destinazione il nodo Genovese, ma anche il Ferrobonus finanziato con risorse proprie dell'Autorità di sistema portuale fino a 4 euro a treno chilometro su tutti i treni aventi origine e destinazione i siti retroportuali strategici inclusi nella Zona Logistica Semplificata del nostro sistema portuale (contributo che ha coperto 13 mesi, da novembre 2018 a dicembre 2019, per un valore massimo di 3,2 milioni di euro) e ancora un contributo (fino a 200 euro a tradotta) finanziato sempre con risorse dell'AdSP per compensare all'impresa concessionaria eventuali maggiori costi di manovra ferroviaria nel bacino Sampierdarena. Il fatto è che l'ok dell'Europa è arrivato solo ora su una misura che (per la quasi totalità) scadeva lo scorso dicembre e, in assenza di certezze, nel frattempo non era stata presa in considerazione da nessuna impresa ferroviaria secondo quanto spiega una fonte qualificata a SHIPPING ITALY. Dunque se l'obiettivo di questo Ferrobonus regionale doveva essere quello di stimolare una maggiore offerta di trasporto merci su ferro da e per le banchine dello scalo ligure fino a fine 2019 la sua funzione è stata completamente disattesa perché nessuna impresa ferroviaria ha scommesso in anticipo su una misura che ancora non si sapeva se sarebbe o meno stata approvata dall'Ue. L'AdSP del Mar Ligure Occidentale e la struttura commissariale che gestisce l'attuazione del Programma straordinario di investimenti previsti dalla legge 130/2018 dovrebbero avere però la possibilità di rimediare almeno parzialmente a questa situazione rinnovando le risorse stanziare per il Ferrobonus e non utilizzate. La legge pone il termine per l'attuazione degli interventi previsti in tre anni dall'avvio del programma, dunque a inizio 2022, e quindi potrebbe esserci il tempo per utilizzare la misura di stimolo al trasporto ferroviario merci ancora per un anno e mezzo (se rinnovata appunto). Nell'annunciare l'approvazione del Ferrobonus l'AdSP guidata da Paolo Emilio Signorini infine dice: Nel sottolineare come il drammatico evento del 14 agosto 2018 abbia evidenziato ancora di più la necessità di rafforzamento dello shift modale a favore del trasporto ferroviario, la Commissione segnala l'importanza degli interventi approvati per rafforzare l'intermodalità del sistema portuale con ovvi benefici in termini di tutela dell'ambiente e riduzione della congestione. Si auspica che questa importante posizione possa rappresentare una occasione per accrescere nel prossimo futuro la capacità di intervento pubblico a favore di uno sviluppo ambientalmente compatibile ed efficiente del traffico portuale.



Porticcioli, affari in calo del dieci per cento

Saltati i transiti di primavera. Si spera ora nell'opportunità offerta dalle barche come strumento per le vacanze sicure delle famiglie

LA SPEZIA «Di questi tempi lo scorso anno era tutto un pullulare di gente nel porticciolo: c'era chi, con la barca abitualmente all'ormeggio ai nostri moli, faceva piccole uscite nel golfo; chi arrivava qui da fuori e si sistemava in transito per poi girare nel circondario e chi, dopo i lavori in cantiere, era impegnato ad approntare lo yacht in vista della crociera estiva. Tutto saltato per l'emergenza coronavirus» Piermarino Capurro, direttore di **Porto** Lotti, snocciola il callier de doleance, stimando un calo degli affari di primavera del 10 per cento. Tempi duri anche nel **porto** dei vip. Tanti tanti auspici per la bella stagione ai blocchi di partenza. Ma navigazione a vista a fronte di un quadro normativa in evoluzione. Capurro si lamenta, tracciando dei paralleli. «Non ci capisce perché sui bus e sui ristoranti la distanza di sicurezza debba essere di un metro e su una barca, allo stato dei diktat, possono salire solo due conviventi sotto lo stesso tetto e, magari, qualche figlio. E sei hai bisogno di un marinaio per fare le manovre? Come impossibile. Come impossibile.

Così non va...» dice il direttore del marina. Dall'altra parte del golfo, alla Marina del Fezzano, più o meno, gli stessi problemi, soprattutto al pensiero del movimento mancato fino ad ora, là dove gli armatori che hanno affidato le barche al porticciolo, sono per lo più lombardi. «Non mi sono potuto permettere le quattro assunzioni stagionali che ho sempre fatto con l'inizio della primavera. I problemi non solo sono costituiti dai mancati introiti e dalle mancate assunzioni ma anche della stagnazione nella rete commerciale del paese per la quale i flussi dei diportisti hanno sempre rappresentato un valore aggiunto alla clientela abituale» dice Ugo Vanelo, amministratore delegato del Gruppo Valdettaro che però si consola al pensiero del carico di lavoro all'omonimo cantiere delle Grazie e quello nella darsena di Pagliari. «Gli armatori non vedono l'ora di tornare in mare e la domanda di interventi è pressante... Credo che la prossima estate sia di grande movimento in mare per una semplice ragione: le barche, rispetto ad altri mezzi di trasporto, sono più sicuri, così come la vacanza in barca, se la stessa fa molta rada, è esente dal rischio contagio. Credo che soprattutto le famiglie ci stiano pensando.... Temo invece per il futuro se l'economia non si rimetterà in moto. Chi finora ha potuto permettersi la barca potrebbe metterla in discussione, decidere di farne a meno; chi ambiva all'acquisto è sicuramente frenato...». Ricorre al dialetto modenese Alessandro Menozzi, dominus del porticciolo turistico del Mirabello Timbota..., «teniano botta» dice guardando il bicchiere mezzo pieno: posti barca saturi sul fronte dei pontili galleggianti, ormeggi coperti per metà nel porticciolo vip. «Per il nostro **porto** è necessario che le norme non siano di ostacolo al movimento dei grandi yacht; occorrebbe una concertazione normativa a livello europeo, a fronte di problemi e bisogni comuni». Di qui l'attesa del 3 giugno, giorno indicato per la 'caduta' delle frontiere dell'area Schengen, al netto del possibile ritorno di fiamma del virus per effetti della libera-tutti. Sul fronte del diportismo sociale, torna il movimento all'Assonautica, anche solo per i lavoretti funzionali a rimettere in sesto le barche. L'ambizione del presidente Piergino Scardigli e del consigliere delegato Romolo Bustinchi è per il decollo del Progetto cambusa: l'offerta di prodotti tipici dal territorio in banchina, previa ordinazione, nel quadro di un programma europeo trasfrontaliero. Un modo intelligente per connettere l'economia del mare a quella agricola. «Siamo andati in pressing, con lettere, su Conti e Toti. Qualcosa si è mosso, ma non basta».





La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Concessioni demaniali

Pagamento dei canoni prorogato Salvagente dell' Autorità portuale

Aperta la riflessione sugli sconti agli operatori rimessi dal Governo alla discrezionalità degli enti

LA SPEZIA L' **Autorità** di **sistema portuale** del mar Ligure orientale tende la mano ai titolari delle concessioni demaniali, dai terminalisti agli operatori della nautica fino ai fruitori di spazi connessi agli esercizi commerciali. La prima decisione, connessa alla facoltà data già dal primo decreto cura Italia, è stata quello di prorogare il versamento dei canoni; slitta a fine novembre per gli utenti dei moli portuali; fissato a fine settembre, invece, il termine ultimo di versamento per i concessionari nautici. La delibera è stata assunta nell' ultimo comitato di gestione svoltosi l' 11 maggio. Ma già prima era partito il tam-tam per informare gli interessati: tranquilli, per ora nessun pagamento. «E' stata la prima iniziativa che abbiamo assunto col profilarsi delle criticità indotte dall' emergenza-Covid e le rappresentazioni di essa al ministro dei trasporti» dice il presidente Carla Roncallo, evidenziando che è anche grazie al pressing di tutte le **autorità** portuali italiane verso il Governo che ha preso forma l' articolo 202 del recente decreto, detto del rilancio, là dove apre alla facoltà degli enti di riconoscere sconti nel pagamento dei canoni demaniali, fino anche all' azzeramento degli stessi, se i bilanci lo possono permettere grazie all' esistenza degli avanzi di gestione. Cosa accadrà? «E' presto per dirlo» mette le mani avanti la presidente Roncallo. Anche perché, in gioco, in caso di azzeramento dei canoni demaniali ci sarebbero, fra La Spezia e Carrara (dove i canoni sono in proporzione più alti) ben 10 milioni di euro: un gettito importante anche per sviluppare i piani di espansione del porto in parallelo alle misure di mitigazione ambientale. «Vedremo; avanzi di gestione ce ne sono...» dice possibilista la presidente ben conscia dei problemi che attraversano il comparto marittimo, dai porti mercantili ai porticcioli turistici. Certo è che la discrezionalità di decisione riconosciuta alle singole **autorità** portuali apre la possibilità, lungo la costa italiana, di trattamenti diversi a situazioni analoghe , con tutti gli effetti indotti derivabili sul piano dei lamenti. Anche sul questo fronte dell' economia si naviga quanto mai a vista. Per ora la boccata d' ossigeno della posticipazione dei pagamenti dei canoni. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LO SCALO AL LAVORO

Colosso dei mari approda al porto

L'imbarcazione, di 239 metri di lunghezza, imbarcherà carichi destinati all'Iraq. Rossi: «Segnale di ripresa»

RAVENNA Con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e i 37,5 di larghezza) la Jolly Vina dio è la nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna. Almeno a memoria degli operatori. Appartenente alla flotta della Ignazio Messina, il colosso dei mari è attraccato ieri al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare per l'Iraq 30 sottostazioni elettriche prodotte a Lodi; si tratta di trailer di peso variabile tra le 30 e le 80 tonnellate. Il carico, che verrà imbarcato domani, è completato da altri 20 colli, tra cui due presse prodotte dalla Sacmi di Imola, da 125 tonnellate di peso ciascuna. «E' un onore per noi lavorare con una compagnia così prestigiosa, che per la prima volta approda nel nostro porto - commenta Riccardo Sabadini, presidente della Sapir-. Il Terminal Nord ben si presta all'acco glienza di navi anche di grandi dimensioni in quanto ne consente la manovra, essendo situato in un ampio bacino in prossimità dello sbocco del canale. Una nave così non avrebbe potuto attraccare al terminal Sapir in Darsena San Vitale. La disponibilità di terminal in diverse posizioni è un altro punto di forza dell' offerta del nostro Gruppo. Siamo in grado di trattare le più varie tipologie di merci con la massima efficienza, grazie ad un parco mezzi di sollevamento moderno e performante, ad ampi spazi e magazzini per movimentazione e stoccaggio delle merci e soprattutto alla professionalità del personale che è la migliore garanzia per i clienti». «La movimentazione di carichi eccezionali - commenta Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale di Ravenna** - è un' operazione **portuale** di indubbia complessità. Il porto è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. Credo che l' arrivo della Jolly Vanadio, e le attività che si svolgeranno nelle prossime ore, rappresentino, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte, un bel segnale di quale straordinaria leva il **sistema portuale** ravennate nel suo insieme possa rappresentare in futuro per la ripresa economica di questo territorio».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Un gigante di 239 metri al Terminal Sapir

Arrivata ieri la nave Jolly Vanadio, una della più grandi mai viste al porto

È sbucata dalla foschia del mattino e a memoria degli operatori si tratta della nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna. La Jolly Vanadio, attraccata al Terminal Nord del Gruppo Sapir, misura infatti 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37.5 di larghezza. Appartiene alla flotta della Ignazio Messina di Genova, storica compagnia di navigazione rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Italteam Shipping. Domani la nave effettuerà un imbarco di merci eccezionali, utilizzando carrelli della Compagnia Portuale. L'operazione si gioverà anche della collaborazione della Società Traghetti; Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. «La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come quello di domani - spiega Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna - è una operazione portuale di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia ed il valore dei materiali che si trasportano. Il porto di Ravenna è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. E oggi dimostra di esserlo anche in questo momento, a riprova della capacità dei porti di mantenere la propria operatività ed essere in grado di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto a Ravenna sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al Covid 19. Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate con alto livello di competenza e professionalità».

The image shows a newspaper page with two main sections. On the left, there is an article titled "Un gigante di 239 metri al Terminal Sapir" with a sub-headline "Arrivata ieri la nave Jolly Vanadio, una delle più grandi mai viste al porto". The article includes a photograph of the ship at the port. On the right, there is a smaller article titled "Ancisi: «Perché un liceo a Cervia e nulla sul moscio a Ravenna?»". Below these articles, there is a real estate advertisement for "Cantina Mare" featuring a house and text about a sale on May 16th.



Il Secolo XIX

Ravenna

Messina porta a Ravenna la mega -ship Jolly Vanadio

«Certo che avremmo voluto restare a Genova. Ma i continui divieti autostradali sui trasporti eccezionali ce lo hanno impedito. Così ci siamo guardati intorno, e il porto di Ravenna si È rivelato quello più collaborativo». Ignazio Messina spiega così la scelta del gruppo armatoriale genovese di utilizzare, per la prima volta, lo scalo romagnolo per imbarcare un importante lotto di project cargo e di impiantistica di grandi aziende (ABB, Sac mi, Linxon e Boldrocchi Group). Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. La Jolly Vanadio È la più grande nave ro -ro portacontainer mai entrata nel Canale Candiano e approdata alle banchine del Terminal Sapir. La Jolly Vanadio, 240 metri di lunghezza, È stata varata nel 2015: insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del gruppo Messina È la ro -ro portacontenitori più grande mai costruita al mondo. «Parliamo di una nave molto grande per gli standard di Ravenna commenta Messina - e questo la dice lunga sugli sforzi e sulla volontà delle autorità locali, Capitaneria compresa, di sostenere il traffico marittimo. Noi e i nostri clienti siamo estremamente soddisfatti, È stato davvero positivo lavorare in condizioni così favorevoli». Genova perde così una fetta dei traffici più ricchi, quelli del project cargo.

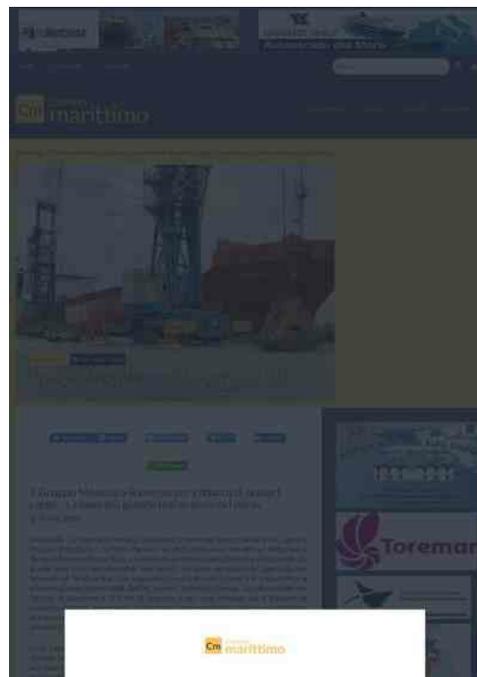


Il Gruppo Messina a Ravenna per imbarco di project cargo - La nave più grande mai entrata nel porto

16 May, 2020 **RAVENNA** - La nave Jolly Vanadio, del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. agenzia Italteam Shipping S.r.l., ha fatto ingresso nel **porto** di **Ravenna** andando ad attraccare al Terminal Nord del Gruppo Sapir .

La notizia desta interesse per il fatto che si tratta della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel **porto** romagnolo ed approdata alle banchine del Terminal Sapir per imbarcare un lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group). La Jolly Vanadio con 240 mt. di lunghezza e 37,5 mt. di larghezza è una nave versatile, per il trasporto di contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht - e in particolare alla rampa poppiera, con una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 mt., e alla possibilità di imbarcare pezzi con un' altezza massima di 7 metri. Lo fa sapere il Gruppo Messina in una nota - spiegando che si tratta anche del primo approdo per una nave del Gruppo nel **porto** di **Ravenna** - Terminal Nord del Gruppo Sapir, per imbarcare un importante lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group), imbarco

che è frutto della collaborazione della Compagnia Messina con importanti realtà del Freight Forwarding quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Lo fa sapere il Gruppo Messina in una nota - spiegando che imbarco è frutto della collaborazione della Compagnia Messina con importanti realtà del Freight Forwarding quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo **Ravenna** la nave completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale , da dove riprenderà la navigazione sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. "Al Comandante del **porto** di **Ravenna**, Capitano di Vascello (CP) Giuseppe Sciarrone, e al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Dott. Daniele Rossi, oltre ai Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori"- vanno i ringraziamenti del Gruppo Messina per aver reso possibile l' ingresso in sicurezza della nave in **porto** e nel terminal. La Jolly Vanadio è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del Gruppo armatoriale genovese, uno dei fiori all' occhio della società: queste navi, battenti tutte bandiera italiana, sono le Ro-Ro portacontainer più grandi mai costruite al mondo, sono state progettate interamente in-house, sono dotate delle più sofisticate tecnologie e impianti per la salvaguardia dell' ambiente e, per questo, hanno ottenuto dal RINA la certificazione Greenplus.



Ravenna, ecco la Jolly Vanadio: la nave più grande mai entrata nel porto

Con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è un vero gigante del mare

Una veduta aerea dell' ingresso al porto della Jolly Vanadio Ravenna, 16 maggio 2020 - La nave Jolly Vanadio, è entrata questa mattina nel porto di Ravenna ed è ormeggiata alla banchina del Terminal Nord: con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è la nave più grande mai entrata nel porto di Ravenna. Appartiene alla flotta della Ignazio Messina di Genova, storica compagnia di navigazione che collega con i suoi servizi di linea 40 Paesi , e lunedì effettuerà un imbarco di merci eccezionali : sarà infatti effettuato con modalità ro-ro utilizzando carrelli della Compagnia Portuale. L' operazione si gioverà anche della collaborazione della Società Traghetti & Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. "La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come quello di lunedì - commenta Daniele Rossi , presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale di Ravenna - è una operazione portuale di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia e il valore dei materiali che si trasportano. Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate che hanno raggiunto un livello di competenza e professionalità nello svolgimento, anche di questo tipo di movimentazioni, del quale dobbiamo andare orgogliosi. Credo che l' arrivo, questa mattina, della Jolly Vanadio, e le attività che si svolgeranno nelle prossime ore, rappresentino, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte , un bel segnale di quale straordinaria leva il **sistema** portuale ravennate nel suo insieme possa rappresentare in futuro per la ripresa economica di questo territorio". Iscriviti alla newsletter Rimani sempre aggiornato sulle notizie nazionali.

il Resto del Carlino RAVENNA

CRONACA SPORT COSA FARE EDIZIONI - SPAZIALE EDOSSO SEVENTE TEST SPAGNO MARCHE SV

HOME - RAVENNA - CRONACA Pubblicato il 16 maggio 2020

Ravenna, ecco la Jolly Vanadio: la nave più grande mai entrata nel porto

Con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è un vero gigante del mare

Condividi su Facebook, Twitter, Email

POTREBBE INTERESSANTI ANCHE

MAI PIÙ

Ripoggio, "il processo rischia di essere rivelato all'infinito"

Fase 2, riaprire è un'impresa. E si rischiano molte salate

Coronavirus, alcol ritrovabile e prezzi choc. Un litro costa cinque euro

POTREBBE INTERESSANTI ANCHE

Coronavirus: i barbiere albanesi

Informatore Navale

Ravenna

La prima volta a Ravenna della Ignazio Messina & C. , la più grande ro-ro portacontainer mai entrata nello scalo romagnolo

Il **porto** di **Ravenna** centra due record in uno. Quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel Canale Candiano e approdata alle banchine del Terminal Sapir, e, al tempo stesso, il primo approdo ravennate del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. Genova, 16 maggio 2020 - Si tratta della M/n Jolly Vanadio, agenzia da Italteam Shipping S.r.l., che ha fatto scalo al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare un importante lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group), imbarco che è frutto della collaborazione della Compagnia Messina con importanti realtà del Freight Forwarding quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo **Ravenna**, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L' imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave - 240 mt. di lunghezza e 37,5 mt. di larghezza - e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce - contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht - e in particolare alla rampa poppiera, con una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 mt., e alla possibilità di imbarcare pezzi con un' altezza massima di 7 metri. Un particolare ringraziamento al Comandante del **porto** di **Ravenna**, Capitano di Vascello (CP) Giuseppe Sciarrone, e al Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Dott. Daniele Rossi, oltre ai Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori, che hanno permesso l' approdo in sicurezza di una nave così grande nel loro **porto**. La Jolly Vanadio è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del Gruppo armatoriale genovese, uno dei fiori all' occhio della società: queste navi, battenti tutte bandiera italiana, sono le Ro-Ro portacontaineri più grandi mai costruite al mondo, sono state progettate interamente in-house, sono dotate delle più sofisticate tecnologie e impianti per la salvaguardia dell' ambiente e, per questo, hanno ottenuto dal RINA la certificazione Greenplus. Il Gruppo Messina è stato il primo Gruppo italiano, nel proprio settore, a conseguire la Certificazione Ambiente (UNI EN ISO 14001) e Salute e Sicurezza (BS OHSAS 18001) per tutte le attività logistiche svolte dalla Ignazio Messina & C. S.p.A. e dalla Gruppo Messina S.p.A., adottando un Sistema di Gestione aziendale Ambiente e Sicurezza integrato.



Informazioni Marittime

Ravenna

A Ravenna la più grande ro-ro portacontainer mai approdata

È la "Jolly Vanadio" di Ignazio Messina. Project cargo di impiantistica per aziende italiane. La nave impiegata sulla rotta verso Mar Rosso e Golfo Arabico

Al porto di Ravenna arriva Jolly Vanadio, la più grande ro-ro portacontainer mai entrata nel canale candiano, approdata alle banchine del Terminal Sapir. Si tratta anche del primo approdo ravennate del gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. Agenziata da Italteam Shipping, Jolly Vanadio ha fatto scalo al terminal Nord del gruppo Sapir per imbarcare un project cargo e impiantistica per le aziende italiane ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group. Imbarco frutto della collaborazione della compagnia genovese con primarie realtà del freight forwarding come R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L'imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave 240 metri di lunghezza e 37,5 metri di larghezza e alla sua versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce: contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht. In particolare, la rampa poppiera ha una portata di 350 tonnellate, larga dodici metri e mezzi, con la possibilità di imbarcare pezzi con un'altezza massima di sette metri. «Un particolare ringraziamento al Comandante del porto di Ravenna, Capitano di Vascello Giuseppe Sciarrone, e al presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, oltre ai piloti, rimorchiatori e ormeggiatori, che hanno permesso l'approdo in sicurezza di una nave così grande nel loro porto», scrive una nota di Ignazio Messina. Jolly Vanadio è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del Gruppo armatoriale genovese, uno dei fiori all'occhiello della società. Battono bandiera italiana e sono le ro-ro portacontainer più grandi mai costruite al mondo, progettate in-house, godono dei più avanzati sistemi di riduzione dell'impatto ambientale, avendo ottenuto dal Rina la certificazione Greenplus. «Inoltre conclude Ignazio Messina siamo stati i primi a conseguire la Certificazione Ambiente (UNI EN ISO 14001) e Salute e Sicurezza (BS OHSAS 18001) per tutte le attività logistiche svolte dalla Ignazio Messina & C. e dal Gruppo Messina, adottando un sistema di gestione aziendale ambiente e sicurezza integrato».



Maxi ro-ro della Ignazio Messina a Ravenna

La più grande ro-ro portacontainer mai entrata nello scalo romagnolo

Redazione

RAVENNA Maxi ro-ro della Ignazio Messina a Ravenna. Lo scalo romagnolo centra due record in uno. Quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel canale Candiano e approdata alle banchine del Terminal Sapir, e, al tempo stesso, il primo approdo ravennate del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. Si tratta della Jolly Vanadio, agenziata da Italtteam Shipping, che ha fatto scalo al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare un importante lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group), imbarco che è frutto della collaborazione della Compagnia Messina con importanti realtà del Freight Forwarding quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L'imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave 240 metri di lunghezza e 37,5 di larghezza e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht e in particolare alla rampa poppiera, con una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 metri, e alla possibilità di imbarcare pezzi con un'altezza massima di 7 metri. Un particolare ringraziamento al comandante del porto di Ravenna, capitano di vascello (CP) Giuseppe Sciarrone, e al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, oltre ai piloti, rimorchiatori e ormeggiatori, che hanno permesso l'approdo in sicurezza di una nave così grande nel loro porto. La Jolly Vanadio è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del Gruppo armatoriale genovese, uno dei fiori all'occhiello della società: queste navi, battenti tutte bandiera italiana, sono le Ro-Ro portacontainer più grandi mai costruite al mondo, sono state progettate interamente in-house, sono dotate delle più sofisticate tecnologie e impianti per la salvaguardia dell'ambiente e, per questo, hanno ottenuto dal Rina la certificazione Greenplus. Il Gruppo Messina è stato il primo Gruppo italiano, nel proprio settore, a conseguire la Certificazione Ambiente (UNI EN ISO 14001) e Salute e Sicurezza (BS OHSAS 18001) per tutte le attività logistiche svolte dalla Ignazio Messina & C. spa. e dalla Gruppo Messina spa, adottando un Sistema di Gestione aziendale Ambiente e Sicurezza integrato.



Ravenna Today

Ravenna

Attracca una delle più grandi navi mai viste al porto di Ravenna, lunga 239 metri

A memoria degli operatori è la nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna. La Jolly Vanadio, che ha attraccato sabato mattina al Terminal Nord del Gruppo Sapir

A memoria degli operatori è la nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna. La Jolly Vanadio, che ha attraccato sabato mattina al Terminal Nord del Gruppo Sapir, misura infatti 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37.5 di larghezza. Appartiene alla flotta della Ignazio Messina, storica compagnia di navigazione genovese. La Jolly Vanadio è stata varata nel 2015 e rappresenta, insieme alle altre sette unità gemelle di proprietà del Gruppo armatoriale, uno dei fiori all'occhiello della società: queste navi, battenti tutte bandiera italiana, sono le navi Ro-Ro portacontenitori più grandi mai costruite al mondo, sono state progettate interamente in-house, sono dotate delle più sofisticate tecnologie e impianti per la salvaguardia dell'ambiente. Grande nave al porto di Ravenna La Italteam Shipping, agenzia marittima rappresentante a Ravenna della Ignazio Messina, ha individuato nel Terminal Nord la migliore opzione per il trasporto in Iraq di 30 sottostazioni elettriche prodotte a Lodi; si tratta di manufatti di peso variabile tra le 30 e le 80 tonnellate. Il carico è completato da altri 20 colli, tra cui due presse prodotte dalla Sacmi di Imola, da 125 tonnellate di peso ciascuna. Le operazioni di imbarco saranno svolte lunedì utilizzando carrelli della compagnia portuale, mediante la rampa poppiera, che ha una portata di 350 tonnellate e una larghezza massima di 12,5 metri. L'operazione si giova della collaborazione della Società Traghetti & Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. "E' un onore per noi lavorare con una compagnia così prestigiosa, che per la prima volta approda nel nostro porto, commenta Riccardo Sabadini, presidente di Sapir e di Terminal Nord. Terminal Nord ben si presta all'accoglienza di navi anche di grandi dimensioni in quanto ne consente la manovra, essendo sito in un ampio bacino in prossimità dello sbocco del canale. Una nave così non avrebbe potuto attraccare al terminal Sapir in Darsena San Vitale. La disponibilità di terminal in diverse posizioni è un altro punto di forza dell'offerta del nostro Gruppo. Considerando anche Terminal Container Ravenna, noi siamo in grado di trattare le più varie tipologie di merci con la massima efficienza, grazie ad un parco mezzi di sollevamento moderno e performante, ad ampi spazi e magazzini per movimentazione e stoccaggio delle merci e soprattutto alla professionalità del personale che è la migliore garanzia per i clienti". "La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come quello di lunedì prossimo - commenta Daniele Rossi, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna - è una operazione portuale di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia ed il valore dei materiali che si trasportano. Il porto di Ravenna è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. E oggi dimostra di esserlo anche in questo momento, a riprova della capacità dei porti di mantenere la propria operatività ed essere in grado di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto a Ravenna sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al COVID 19. Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate che hanno raggiunto un livello di competenza e professionalità nello svolgimento, anche di questo tipo di movimentazioni, del quale dobbiamo andare orgogliosi. Credo che l'arrivo, questa mattina, della Jolly Vanadio, e le attività che si svolgeranno nelle prossime ore,



rappresentino, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte, un bel segnale di quale straordinaria
leva il **sistema portuale** ravennate nel suo insieme possa rappresentare in futuro per la ripresa economica di questo



Ravenna Today

Ravenna

territorio".

Al Porto di Ravenna arriva la Jolly Vanadio, la nave più grande mai entrata nello scalo

La nave Jolly Vanadio è entrata questa mattina nel porto di Ravenna ed è ormeggiata alla banchina del Terminal Nord, Società del Gruppo Sapir. Con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è la nave più grande entrata nel porto di Ravenna. Appartiene alla flotta della Ignazio Messina di Genova, storica compagnia di navigazione che collega con i suoi servizi di linea 40 Paesi e che è rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Italteam Shipping. Lunedì prossimo la nave effettuerà un imbarco di merci eccezionali. L'imbarco sarà effettuato con modalità ro-ro utilizzando carrelli della Compagnia Portuale. L'operazione si gioverà anche della collaborazione della Società Traghetti & Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. "La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come quello di lunedì prossimo commenta Daniele Rossi, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna - è una operazione portuale di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia ed il valore dei materiali che si trasportano. Il porto di Ravenna è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. E oggi dimostra di esserlo anche in questo momento, a riprova della capacità dei porti di mantenere la propria operatività ed essere in grado di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto a Ravenna sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al COVID 19. Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate che hanno raggiunto un livello di competenza e professionalità nello svolgimento, anche di questo tipo di movimentazioni, del quale dobbiamo andare orgogliosi. Credo che l'arrivo, questa mattina, della Jolly Vanadio, e le attività che si svolgeranno nelle prossime ore, rappresentino, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte, un bel segnale di quale straordinaria leva il sistema portuale ravennate nel suo insieme possa rappresentare in futuro per la ripresa economica di questo territorio



Entrata nel porto la Jolly Vanadio, è la nave più grande entrata nel porto di Ravenna

La nave Jolly Vanadio, è entrata questa mattina nel porto di Ravenna ed è ormeggiata alla banchina del Terminal Nord, Società del Gruppo Sapir. La Jolly Vanadio, con i suoi 239 metri di lunghezza (280 con la rampa di poppa estesa) e 37,5 metri di larghezza, è la nave più grande entrata nel porto di Ravenna. Appartiene alla flotta della Ignazio Messina di Genova, storica compagnia di navigazione che collega con i suoi servizi di linea 40 Paesi e che è rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Italteam Shipping. Lunedì prossimo la nave effettuerà un imbarco di merci eccezionali. L'imbarco sarà effettuato con modalità ro-ro utilizzando carrelli della Compagnia **Portuale**. L'operazione si gioverà anche della collaborazione della Società Traghetti & Crociere, che ha messo a disposizione le proprie aree per lo stoccaggio temporaneo dei colli da imbarcare. "La movimentazione di carichi eccezionali, projectcargo, come quello di lunedì prossimo - commenta Daniele Rossi, Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna - è una operazione **portuale** di indubbia complessità, non solo per le dimensioni non convenzionali ma anche per la tipologia ed il valore dei materiali che si trasportano. Il porto di Ravenna è storicamente in grado di effettuare questo genere di operazioni in assoluta sicurezza sia per le merci che per i lavoratori. E oggi dimostra di esserlo anche in questo momento, a riprova della capacità dei porti di mantenere la propria operatività ed essere in grado di tutelare la salute pubblica e continuare a garantire la massima sicurezza dei lavoratori e delle operazioni portuali, così come è stato fatto a Ravenna sin dall'inizio dell'emergenza sanitaria legata al COVID 19. Ciò è possibile perché nel porto di Ravenna si dispone di mezzi, tecnologie e soprattutto maestranze specializzate che hanno raggiunto un livello di competenza e professionalità nello svolgimento, anche di questo tipo di movimentazioni, del quale dobbiamo andare orgogliosi. Credo che l'arrivo, questa mattina, della Jolly Vanadio, e le attività che si svolgeranno nelle prossime ore, rappresentino, con più di 30 lavoratori impiegati e oltre 20 aziende coinvolte, un bel segnale di quale straordinaria leva il **sistema portuale** ravennate nel suo insieme possa rappresentare in futuro per la ripresa economica di questo territorio"



L' imponente Jolly Vanadio a Ravenna, Sabadini (Sapir): "Lusingati di essere stati scelti"

È entrata in **porto** sabato mattina la grande nave Jolly Vanadio, una delle più imponenti navi mai arrivate a Ravenna. Con i suoi 239 m di lunghezza e 37,5 di larghezza, la nave della Ignazio Messina ha attraccato al Terminal Nord del Gruppo Sapir. Qui verranno caricati 30 sottostazioni elettriche prodotte a Lodi, due presse prodotte dalla SACMI di Imola e altro materiale destinato in Iraq. L' arrivo della Jolly Vanadio deriva da una collaborazione fra terminal, agenzie marittime (Sapir, T&C, TermianI Nord, Italteam Shipping) e Compagnia portuale.



Prima volta di una nave Messina nel porto di Ravenna

Redazione

Genova Il porto di Ravenna centra due record: quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel Canale Candiano approdata alle banchine del Terminal Sapir , e, al tempo stesso, il primo approdo ravennate del gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. La Jolly Vanadio , agenziata da Italteam Shipping, ha fatto scalo al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare unlotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group). Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L'imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave - 240 mt. di lunghezza e 37,5 mt. di larghezza - e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce - contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht - e in particolare alla rampa poppiera, con una portata di 350 tons. e una larghezza massima di 12,5 mt., e alla possibilità di imbarcare pezzi con un'altezza massima di 7 metri spiega una nota della società genovese.

The screenshot shows a news article with the following content:

- Informativa**: Questo sito e gli strumenti (il terzo parte in rosso) integrati trattano dati personali (es. 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.
- Scopri di più e personalizza**
- Prima volta di una nave Messina nel porto di Ravenna**
- 16 MAGGIO 2020 - Estelvez**
- Genova - Il porto di Ravenna centra due record: quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel Canale Candiano approdata alle banchine del Terminal Sapir, e, al tempo stesso, il primo approdo ravennate del gruppo armatoriale Ignazio Messina & C.**
- La Jolly Vanadio, agenziata da Italteam Shipping, ha fatto scalo al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare unlotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group).**
- Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico.**
- "L'imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave - 240 mt. di lunghezza e 37,5 mt. di larghezza - e alla sua grande versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce - contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali,**
- Iscriviti alla newsletter**
- Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.**
- ISCRIVITI**

Esordio e primato per una nave di Messina nel porto di Ravenna

Il porto di Ravenna centra due record in un colpo solo. Quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel canale Candiano e approdata alle banchine del Terminal Sapir, e, al tempo stesso, il primo approdo ravennate del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C. Si tratta della nave Jolly Vanadio, agenziata da Italteam Shipping S.r.l., che ha fatto scalo al Terminal Nord del Gruppo Sapir per imbarcare un importante lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende italiane (ABB, SACMI, Linxon e Boldrocchi Group). L'imbarco è frutto della collaborazione della linea Messina con importanti realtà del mondo spedizionieristici quali R&R Spedizioni Internazionali, Bertling, Italiansped e Zaninoni. Dopo Ravenna, la Jolly Vanadio completerà il carico nei porti del Mediterraneo Occidentale, per poi riprendere la rotta sulla linea regolare verso il Mar Rosso e il Golfo Arabico. L'imbarco sarà reso possibile grazie alle particolari caratteristiche della nave (240 metri di lunghezza e 37,5 di larghezza) e alla sua particolare versatilità nel trasportare qualsiasi tipologia di merce (contenitori, rotabili, merce varia, project cargo, pezzi eccezionali, yacht) e in particolare alla rampa poppiera, con una portata di 350 tonnellate e una larghezza massima di 12,5 metri, oltre alla possibilità di imbarcare pezzi con un'altezza massima di 7 metri. Messina in una nota esprime un particolare ringraziamento al Comandante del porto di Ravenna, Capitano di Vascello (CP) Giuseppe Sciarrone, e al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Dott. Daniele Rossi, oltre ai piloti, rimorchiatori e ormeggiatori, che hanno permesso l'approdo in sicurezza di una nave così grande nel loro porto.

The screenshot shows the Shipping Italy website interface. At the top, there are social media icons for Facebook, LinkedIn, and Twitter. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo and a banner for 'PIRELLA GÖTTSCHE LOWE' with the text 'P&L purists since 1959'. Below the header, the site is identified as 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' with the name 'Nicola Capasso - Direttore Responsabile'. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'SERVIZI', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. A search bar is also present. The main content area displays the article title 'Esordio e primato per una nave di Messina nel porto di Ravenna' with a sub-headline 'ORDINE E CORDINE'. Below the title is a photograph of the ship Jolly Vanadio at the port. A small red box on the right side of the page contains the text 'FINANZIARIA GLOBAL MEDIA'.

Il porto di Ravenna centra due record in un colpo solo. Quello della più grande nave ro-ro portacontainer mai entrata nel canale Candiano e approdata alle banchine del Terminal Sapir, e, al tempo stesso, il primo approdo ravennate del Gruppo armatoriale Ignazio Messina & C.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Il satellite della Guardia costiera anti-furbetti

La Capitaneria impegnata a fondo in mare e sulla costa apuana per far rispettare le norme sanitarie. La pesca sotto controllo

MARINA DI CARRARA Prezioso e capillare il controllo della Guardia Costiera in mare e sulla costa per far rispettare le disposizioni del governo sul Coronavirus. In primo piano anche i militari dell' Arma, polizia, Guardia di finanza, Polizia municipale e i carabinieri della forestale. I militari della Capitaneria di Marina coordinati dal comandante, capitano di fregata Luciano Giuseppe Aloia (nella foto) e dal vice CF Enrico Pasqualotto stanno dimostrando una preparazione assoluta mirata, soprattutto, a far capire alla gente l' importanza del comportamento per evitare un eventuale contagio del Covid 19. Suggerimenti in tal senso anche da parte delle altre realtà delle forze dell' ordine. Di certo la Guardia Costiera della direzione marittima di Livorno, alcuni giorni fa, non poteva fare altro che sanzionare severamente un peschereccio che operava in zone di mare tutelate (acque protette dell' isola di Giannutri) di cui è vietata la pesca a strascico. A pescare il natante è stata la sala operative della Capitaneria di Livorno attraverso i sistemi satellitari di monitoraggio. I militari hanno notato il peschereccio in navigazione a bassa velocità nella zona 2 dell' isola che i mezzi marittimi possono attraversare a una velocità non inferiore a sette nodi. Morale, difficile scappare da una irregolarità nel tratto di mare di competenza di ogni Capitaneria che ha sistemi satellitari di monitoraggio per cui è inutile fare i «furbetti». Il Corpo delle Capitanerie di **Porto** è stato istituito il 20 luglio 1865 con la firma ufficiale di Re Vittorio Emanuele mentre il reparto della Guardia Costiera all' interno della struttura del Corpo, 8 luglio 1989. Gianfranco Baccicalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper page with the following elements:

- Page Header:** --10, DOMENICA 17 MAGGIO 2020, L'EMERGENZA COVID-19, CPT
- Main Title:** Il satellite della Guardia costiera anti-furbetti
- Text:** La Capitaneria impegnata a fondo in mare e sulla costa apuana per far rispettare le norme sanitarie. La pesca sotto controllo.
- Image:** A photograph of a man in a military uniform, identified as Luciano Aloia.
- Text Block:** «Bilancio in rosso per l'emergenza giunta spaccata sulla Paradiso»
- Advertisement:** Speed magazine advertisement with the text: 'FINO AL 31 MAGGIO pubblicare annunci economici su QN è gratis!'.

Il Tirreno

Livorno

corsini (authority): l' iniziativa promossa da livorno

Nel Decreto Rilancio l' ok all' uso provvisorio delle aree

Palazzo Rosciano plaude alle nuove norme e vede nelle "Zone logistiche speciali" uno strumento di competitività per uscire dal tunnel della crisi

livornoI provvedimenti del governo relativi al trasporto marittimo contenuti nel Decreto Rilancio costituiscono «un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore». A cominciare dal fatto che nella nuova norma è presente una norma «promossa da Livorno»: riguarda la possibilità che siano destinate «temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti». A dirlo è Stefano Corsini, presidente dell' Authority di Palazzo Rosciano, che mette nero su bianco il proprio «apprezzamento al governo e al ministero delle infrastrutture e dei trasporti». Si tratta, secondo quanto riferito dal quartier generale dell' istituzione portuale, di misure che forniscono «le prime risposte alle indicazioni di **Assoporti**», l' organizzazione che raggruppa le Autorità portuali. Il numero uno dell' Authority è tornato a sottolineare l' importanza delle "Zls": le "Zone logistiche speciali", uno strumento che dovrebbe agevolare la competitività ma ha bisogno di aggiustamenti: «Le "Zls" dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle "Zes", prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell' emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate». Corsini l' ha detto in occasione della riunione dell' Organismo di Partenariato: «Il governo ha accolto le proposte presentate dall' Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera». Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo, secondo Corsini. «Le imprese art. 16 appaltatrici - avverte il presidente - sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all' attenzione del governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del decreto». --



Il Tirreno

Livorno

il numero uno della società privatizzata

«Altro che ritardi, noi di Porto 2000 siamo pronti per la ripartenza»

L'azienda al contrattacco dopo la protesta dei sindacati «Nuovo terminal, nessuna intenzione di tornare indietro»

livorno«No, non è vero che gli altri porti si muovono e Livorno resta fermo sul fronte della ripartenza dei traffici passeggeri. Non è vero che la fine del lockdown ci troverà in difficoltà mentre tutti gli altri sono ok: ci siamo mossi, siamo pronti. Prontissimi». Matteo Savelli, numero uno di **Porto** 2000, ha un diavolo per capello di fronte alle accuse dei sindacati protagonisti giovedì del presidio sotto le finestre dell' Authority. crociere cancellateSavelli mette in fila le difficoltà del momento: «Le crociere sono state ufficialmente cancellate fino al 31 luglio ma, eccezion fatta per qualche arrivo occasionale, tutti si aspettano che la ripartenza effettiva non arrivi se non a settembre o forse ottobre. Quanto ai traghetti, c'è stato lo stop al flusso di passeggeri con la Sardegna decretato dalle autorità: speriamo che la situazione si sblocchi agli inizi di giugno con il via ai trasferimenti fra differenti regioni, vedremo. Moby riprenderà fra poche ore i collegamenti fra Livorno e Olbia». E aggiunge: «D' accordo con i sindacati abbiamo deciso di accedere al fondo Fis, la cassa integrazione di settore: in una situazione come questa è lo strumento stabilito dal governo per difendere quanto possibile il reddito dei lavoratori in un contesto in cui questa paralisi da Covid pesa come una montagna su ogni azienda». Savelli proprio non ci sta a veder raffigurare Livorno come **porto** che non sta facendo nulla in vista del nuovo fischio di inizio: «Ogni lunedì i manager di tutti i principali terminal passeggeri italiani, a qualunque gruppo appartengano, si sentono in videoconferenza insieme agli esponenti delle maggiori compagnie per capire l' evoluzione della situazione». Posto che le love boat vanno di scalo in scalo, è «interesse di tutti un coordinamento operativo». «non siamo stati a guardare»Per scendere nel concreto, il "signor **Porto** 2000" tiene a enumerare quel che è stato fatto: «A cominciare dalla sanificazione dei locali grazie all' intervento di una ditta specializzata, dal distanziamento degli spazi per stare seduti, dalla canalizzazione dell' utenza». Non basta: «Stiamo puntando sulla digitalizzazione dei biglietti e della security, abbiamo cambiato il sistema gestionale amministrativo integrandolo con il gruppo, abbiamo acquisito preventivi per termoscaner e tunnel di sanificazione». E poi: «Una grande attenzione alla qualità dell' accoglienza dei passeggeri con l' obiettivo di fare di Livorno un **porto** che sia un biglietto da visita per la Toscana. Guardando all' assetto che abbiamo adesso perché intanto è importante consolidare e migliorare quel che si ha e, in parallelo, preparare il futuro». Insomma: «Non siamo stati a guardare, siamo pronti». Ma, al di là dello stop di oggi, i timori dei sindacati guardano al domani e forse al dopodomani: alla situazione di un **porto** che ha visto la privatizzazione dello scalo passeggeri, la società che era di proprietà di Authority e Camera di Commercio, è passata di mano e ora è controllata dal gruppo Onorato con socio di minoranza una società di Gianluigi Aponte, il patron del colosso Msc. Del resto, lo stesso Savelli - uno dei manager in ascesa all' interno del gruppo della Balena Blu - è qui a Livorno alla testa dell' ex flotta regionale Toremar e del terminal Ltm. Temono, insomma, che i guai della capogruppo si riflettano sul futuro della **Porto** 2000. «società del gruppo ma autonoma»Savelli parte al contrattacco scandendo la risposta: «**Porto** 2000 è sì controllata da una società del gruppo Onorato ma è comunque un soggetto giuridicamente distinto con una propria realtà finanziaria e di bilancio. E il 2019 ci accingiamo a chiudere il bilancio con



Il Tirreno

Livorno

il segno "più"». Poi, nel merito, ribadisce: «Nessuno si è tirato indietro né ha detto che non saranno fatti gli investimenti. Al contrario, anche in questa fase così complicata di lockdown siamo al lavoro per mettere a punto tutti i passaggi per arrivare a realizzare un progetto che sarà una svolta e che ha bisogno di tanti tasselli sia tecnici che burocratici, hanno a che fare con le competenze dell' Authority ma anche con quelle del Comune». il progetto mai presentato Quello della nuova stazione marittima è un progetto che vale oltre 90 milioni di investimento: non è mai stato presentato ufficialmente, i dettagli continuano a rimanere nel cassetto. Rimettendo insieme il puzzle di informazioni che è stato possibile raccogliere, si può dire che è prevista il tombamento di una calata (Pisa?) e la resecazione che cambierebbe i connotati della punta all' Alto Fondale così come assottiglierebbe il Tco. Questo, inutile dirlo, significa che il Tco ha da trasferirsi altrove così come la Cilp dall' Alto Fondale. Savelli non vuole addentrarsi negli aspetti del progetto («posso dire che lo presenteremo a tempo debito») ma sottolinea la complessità del riassetto: «Lo dico io che non ho mai lesinato le critiche, ma con l' Authority stiamo lavorando bene, con spirito positivo, nel confronto tecnico di merito che riguarda i vari aspetti relativi alle infrastrutture sulle quali è previsto di intervenire, e bisognerà farlo in un contesto che consenta comunque di continuare l' operatività del terminal. Aspettiamo la concessione definitiva». In realtà, dietro l' operazione nuova stazione marittima c' è tutta l' incognita dello scontro con gli eterni rivali di sempre per gli Onorato, il gruppo Grimaldi, che sulla sponda ovest della Darsena Toscana hanno realizzato una struttura per accogliere i passeggeri. «C' è un processo di tipo amministrativo e ce n' è uno penale, mi sembra che sia non tanto io quanto la giustizia a chiedersi se lì non c' è qualcosa che non quadra. Lo vedremo, intanto dico che abbiamo vinto la gara per il porto passeggeri, crociere e traghetti, e siamo pronti a farlo. Nel rispetto delle regole, che ovviamente valgono per tutti». --Mauro Zucchelli.

DL Rilancio, Corsini: fare di più per gli art.16

16 maggio 2020 - «Esprimo apprezzamento al Governo e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le misure a sostegno del trasporto marittimo contenute nel DL Rilancio. Costituiscono un significativo riconoscimento della situazione di obiettiva e temporanea difficoltà economica che sta vivendo il settore». Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, commenta così l' approvazione da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto Legge che ha fornito le prime risposte alle indicazioni di **Assoporti**. Intervenuto sul tema, in occasione della riunione dell' Organismo di Partenariato svoltasi ieri, Corsini si è detto soddisfatto: «Il Governo ha accolto le proposte presentate dall' Associazione dei Porti Italiani, andando incontro alle difficoltà che stanno attraversando in questo periodo le imprese terminaliste e fornitrici di manodopera». Il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha apprezzato in particolar modo la previsione, presente nello schema di decreto della norma - e promossa per altro proprio da Livorno - che destina temporaneamente aree e banchine a funzioni portuali anche diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Adesso occorre lavorare per migliorare ulteriormente il testo normativo. «Le imprese artt. 16 appaltatrici - dice Corsini - sono una componente fondamentale del lavoro portuale e rappresentano un peculiarità del porto di Livorno: oggi si trovano in enorme difficoltà a causa la crisi dei traffici conseguente alla stagnazione della domanda del trasporto marittimo. La necessità dovrà essere posta all' attenzione del Governo al fine di poter eventualmente intervenire in sede di conversione del Decreto». Secondo il presidente dell' AdSP andrebbero infine individuati nuovi strumenti per dare sostanza alle Zone Logistiche Speciali: «Le ZLS dovrebbero essere il trampolino di lancio per attrarre nuovi investitori nelle aree retroportuali. Ma così come sono definite, senza i necessari incentivi fiscali, non possono essere efficaci. Bisogna equipararle alle ZES, prendendo atto del fatto che Livorno e Piombino sono aree di crisi complessa e che, alla luce dell' emergenza covid le differenze tra nord e sud Italia si sono davvero attenuate».

GAM EDITORI



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ma la stagione delle crociere è saltata. Torneranno i collegamenti con Albania, Montenegro, Croazia e Grecia

Porto, il peggio è passato: le compagnie pronte a riprendere il largo

Le merci hanno viaggiato, ma adesso bisogna salvare il salvabile con i passeggeri

Il 2020, annus horribilis per la navigazione, ma il peggio potrebbe essere passato. Il porto di Ancona si appresta a ripartire per quanto riguarda il settore passeggeri. Il governo ha annunciato la riapertura delle frontiere e questo, ovviamente, tocca da vicino il nostro scalo, ad oggi attivo soltanto per il trasporto merci e tir. Considerato che la stagione delle crociere è da considerare saltata, quanto meno largamente ridimensionata, si spera di salvare il salvabile coi passeggeri dei traghetti di linea. Palazzo Chigi ha posto la data di riapertura per il 3 giugno prossimo, ma è possibile che i primi passeggeri in transito a bordo delle navi che collegano Ancona a Grecia, Albania e Croazia possano sbarcare od imbarcarsi qualche giorno più tardi. In tempi di lock down, ma con vista sulla 'Fase 2', le compagnie marittime si erano dette pronte a far ripartire il transito passeggeri attorno alla metà di giugno, ovviamente in assenza di curve in salita dei contagi. Ad oggi, per fortuna, quella salita non si è ancora verificata e i programmi dunque vanno avanti con vista a giugno. Nello specifico le previsioni per la ripresa delle linee passeggeri avrebbe riguardato la compagnia nazionale croata Jadrolinija, storica partner del porto di Ancona dove approda da tantissimi anni grazie alle rotte su Spalato e Zara. Ad oggi la Jadrolinija è operativa, ma soltanto per il traffico merci e container, lo stesso discorso vale per le linee elleniche con i porti di Igoumenitsa e Patrasso. La Adria Ferries potrebbe anch' essa ripartire a giugno, ma intanto resta operativa dal porto di Bari verso l' Albania, sempre per il solo traffico su camion. Non si hanno ancora notizie certe sulla ripresa dei collegamenti della Snav con la Croazia.

«Il 3 giugno? Non ci saranno voli. Ma siamo pronti a ospitare i turisti»

L'ed. di Aerobio Camme Bionetti: «Questa regione è post free, non c'è nulla da temere. I collegamenti? Serve un po' di tempo. Speriamo di poter salpare qualcosa di questa stagione»

Porto, il peggio è passato: le compagnie pronte a riprendere il largo

La ripresa delle crociere è stata annunciata dal governo. Il porto di Ancona è pronto a ospitare i turisti. Le compagnie marittime si erano dette pronte a far ripartire il transito passeggeri attorno alla metà di giugno, ovviamente in assenza di curve in salita dei contagi.



Trasporti, tutte le misure in soccorso di chi viaggia

L' AQUILA. Aiuti e incentivi per il trasporto pubblico locale e la mobilità urbana, per il trasporto aereo, marittimo e ferroviario e il **sistema** dei porti.

Tante le novità introdotte dal decreto Rilancio, che abbraccia anche il vasto comparto delle infrastrutture, che necessitavano di interventi diretti. Vengono previsti un incremento del fondo "Salvaopere", per le imprese incappate in fallimenti e concordati, e rifinanziati gli incentivi "marebonus" e "ferrobonus", per favorire il trasporto intermodale. Ecco, in dettaglio, le misure.

TRASPORTI. Canoni ridotti, nel 2020, per il trasporto ferroviario. Viene introdotto un indennizzo per il canone non pagato a Rfi, pari a 115 milioni di euro. È prevista, inoltre, una riduzione del canone a tutte le imprese ferroviarie merci e passeggeri, senza obbligo di servizio pubblico. In particolare, per il periodo compreso tra il 1° maggio e il 30 giugno di quest'anno, non è dovuto il canone per l' utilizzo dell' infrastruttura ferroviaria. Per i servizi ferroviari passeggeri, dal 1° luglio al 31 dicembre si applica uno sconto sui canoni, in considerazione degli effetti conseguenti all' emergenza Covid-19, tra i quali la ridotta capacità di riempimento dei mezzi. Per i servizi

ferroviari merci, il canone per l' utilizzo dell' infrastruttura ferroviaria viene ridotto del 40%, per la quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. La dotazione del Fondo, istituito a ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, è di 155 milioni di euro. **MAREBONUS E FERROBONUS.** 50 milioni di euro sono stati destinati ai finanziamenti marebonus e ferrobonus «per favorire i servizi di trasporto combinato e intermodale nei nodi logistici e portuali». Nel settore aereo, 130 milioni di euro serviranno alla compensazione dei danni subiti a causa della crisi da Covid-19. Vi possono accedere anche i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra con trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal contratto collettivo nazionale del settore. Aumenta anche il fondo di solidarietà per il trasporto aereo: a partire dal 1° luglio 2021, le maggiori somme derivanti dall' incremento dell' addizionale comunale sui diritti di imbarco vengono destinate per il 50% ad alimentare il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del **sistema** aeroportuale. **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.** In questo caso, il fondo istituito al ministero delle Infrastrutture, è di 500 milioni di euro. Soldi che serviranno alla compensazione dei mancati introiti, a causa dell' emergenza coronavirus, e alla copertura degli oneri derivanti dal prolungamento degli abbonamenti annuali, ordinari e integrati, a decorrere dal termine delle misure di contenimento. Quanto ai servizi di trasporto scolastico nei Comuni, nel periodo di sospensione dei servizi educativi e scolastici e dei servizi socio-sanitari e socio-assistenziali, le pubbliche amministrazioni - come da decreto - sono autorizzate al pagamento dei gestori privati dei servizi per tutto il periodo della sospensione, sulla base delle risorse disponibili e delle prestazioni rese in altra forma. Tale disposizione vale anche per i servizi di trasporto pubblico scolastico. Come sostegno al settore dell' autotrasporto, è previsto un incremento di 20 milioni di euro, per l' anno in corso, delle risorse destinate alla copertura delle riduzioni compensate dei pedaggi autostradali a favore settore dell' autotrasporto. **RIMBORSI ABBONAMENTI.** Si anche al rimborso dei costi sostenuti per l' acquisto di abbonamenti di viaggio per servizi ferroviari e di trasporto pubblico dai viaggiatori pendolari. Possono accedere alla richiesta di ristoro i possessori di un abbonamento ferroviario, o di trasporto pubblico locale, in corso di validità durante il periodo interessato dalle misure governative e non hanno potuto utilizzare, del tutto o in parte, il titolo di viaggio. Il rimborso può avvenire mediante l' emissione di un voucher o il prolungamento della durata dell' abbonamento.





da parte delle **Autorità** di **sistema** portuale, dell' importo dei canoni concessori e l' introduzione di un contributo ai soggetti fornitori di lavoro temporaneo portuale, nel limite massimo di 2 milioni di euro per quest' anno e per il 2021. Ventiquattro milioni di euro serviranno a compensare le ridotte prestazioni di ormeggio. Viene autorizzata la spesa di 2 milioni e 230mila euro per il pagamento delle prestazioni di lavoro straordinario nelle Capitanerie di porto, delle spese di sanificazione e disinfezione degli uffici, degli ambienti e dei mezzi e per l' acquisto dei dispositivi di protezione individuale, per l' acquisto di ozonizzatori portatili necessari per igienizzare autovetture e unità navali. INFRASTRUTTURE. Anche il fondo "Salva opere" viene incrementato di 40 milioni di euro, per l' anno in corso, al fine di ristorare i crediti verso le aziende interessate da crisi, fallimenti o concordati. Con la nomina di un commissario per gli interventi sulle autostrade A/24 e A/25, il governo intende imprimere un' accelerazione agli interventi infrastrutturali antisismici già previsti con risorse pubbliche sulle autostrade. (m.p.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grande (M5S): «Il porto è in crisi il Governo vari misure di tutela»

I PROBLEMI DELLO SCALO Il Governo dovrà prevedere negli emendamenti aiuti per i settori portuali. Nei prossimi provvedimenti **Civitavecchia** non potrà essere tralasciata». Lo dicono la deputata Marta Grande (foto) e il vice presidente del Parlamento europeo Massimo Castaldo entrambi 5 Stelle. «La drammatica situazione del nostro **porto** afferma la parlamentare civitavecchiese - dovrà essere debitamente affrontata nei prossimi atti normativi. Il primo **porto** passeggeri d' Italia va tutelato, viste le inevitabili ripercussioni economiche che colpiranno le attività portuali e tutto l' indotto territoriale. Non possiamo correre il rischio che una pausa troppo lunga dell' attività metta a repentaglio il futuro di un hub strategico del nostro sistema turistico. I problemi che **Civitavecchia** sta subendo sono molteplici ed è per questo che serve un approccio comprensivo». «Il **porto** di **Civitavecchia**, oggi - aggiunge il vice presidente Castaldo - è una priorità assoluta per l' economia non solo territoriale e regionale, essendo il primo in Italia per numero di passeggeri, con un transito di oltre due milioni di turisti l' anno. Vanno perciò messe in campo una serie di misure a tutela degli operatori dei differenti settori che rappresentano, oltre che una fonte occupazionale diretta, uno dei circuiti primari per la crescita infrastrutturale del Paese. Sono necessarie misure concrete e incisive poiché i termini della crisi sono complessi. Se, come si teme, la frenata del business crocieristico avrà ripercussioni anche sulle stagioni a venire, potremmo trovarci a fronteggiare uno stato di emergenza catastrofico, in cui l' emorragia occupazionale sarebbe il primo ma non certo l' unico dei problemi. Sappiamo che il Governo ha a cuore questo comparto e proprio per questo auspichiamo un suo celere e decisivo intervento, di ampio respiro, per garantire la continuità aziendale per gli operatori mediante i fondi e gli aiuti necessari alla sopravvivenza e al rilancio di questo importante settore, le cui esigenze non possono rimanere disattese, essendo un fiore all' occhiello del nostro sistema-Paese». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Scandalo corruzione alla Dogana ritornano liberi cinque indagati

Prime revoche di alcune delle 69 misure cautelari eseguite nel blitz Tortuga, scaturito da un'inchiesta giudiziaria sull'ufficio delle Dogane a **Salerno**. Il gip Maria Zambrano ha revocato gli arresti domiciliari ai funzionari doganali Claudio La Torre (difeso dall'avvocato Michele Sarno), Pasquale Angrisani (difeso dall'avvocato Michele Tedesco), Orazio Crescenzo (difeso dall'avvocato Giovanni Annunziata), allo spedizioniere Antonio Sguazzo (difeso dall'avvocato Silverio Sica) e al fitosanitario Antonio Fiorillo (difeso dall'avvocato Pierluigi Spadafora). Un'inchiesta, coordinata dalla procura salernitana (pm Elena Guarino), che ha preso il via dalla segnalazione di un sospetto contrabbando di tabacco per narghilè in transito al **porto** di **Salerno** ed apparentemente destinato in Marocco. Disposti accertamenti investigativi, affidati al Gruppo **Salerno** della Guardia di Finanza (agli ordini del colonnello Barbato), sarebbe stato accertato come il transito di 5 tonnellate di tabacchi era giunto solo apparentemente negli spazi doganali per la successiva esportazione in quanto era stato fittiziamente registrato in uscita dall'ufficio doganale di **Salerno** laddove era stato immesso illecitamente sul mercato. Ma successive indagini avrebbero consentito di accertare condotte omissive, da parte di alcuni funzionari doganali, in modo da eludere le investigazioni finalizzate ad accertare i potenziali responsabili delle fittizie registrazioni doganali. E, ancora, sarebbe emersa la corresponsione di varie utilità ad alcuni funzionari compiacenti che avrebbero omesso di svolgere i loro compiti istituzionali. Molteplici, inoltre, sarebbero state le azioni predatorie commesse su merci che erano nei container e che dovevano essere sottoposte ai controlli doganali: da alcune immagini estrapolate dalle telecamere installate nella sala verifiche, sarebbe emerso un sistema diffuso di illegalità con l'appropriazione di merci e di generi di consumo da parte di funzionari, personale fitosanitario, spedizionieri, ausiliari doganalisti e dipendenti della società di facchinaggio. Accertato anche, tra l'altro, un traffico internazionale di rifiuti riconducibile a due spedizionieri doganali e a sette africani. Angela Trocini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Napoli Flash 24

Salerno

Salerno: ricettazione e traffico di rifiuti scarcerato 44enne

BARBARA CAPUTO

Coinvolto nella operazione Tortuga è stato scarcerato dal GIP di Salerno, Narcisse Bazie, 44 anni domiciliato a S.Arpino . L' uomo, originario della Costa d' Avorio, era stato sottoposto agli Arresti Domiciliari, nell' ambito di una operazione condotta dalla DDA di Salerno. Una indagine che aveva portato il GIP di Salerno ad emettere una serie di misure cautelari che avevano interessato soggetti di diverse province, Salerno, Avellino, Caserta e Napoli . I soggetti ritenuti responsabili a vario titolo sono 69 per i reati di peculato, corruzione, favoreggiamento personale, falso, traffico di influenze illecite, accesso abusivo a sistemi informatici, ricettazione, contrabbando e traffico internazionale di rifiuti, commessi nel **Porto** commerciale di Salerno. Il provvedimento cautelare emesso riguardava 17 funzionari doganali, 6 funzionari sanitari, 22 spedizionieri doganali, 10 operatori portuali, 2 avvocati, un dipendente amministrativo in servizio presso la Procura della Repubblica di Salerno, un militare della Guardia di Finanza e 10 privati.



Pesca illegale in litoranea piomba la capitaneria

I CONTROLLI Alessandro Mazzaro Operazione della guardia costiera di **Salerno** sul litorale di Pontecagnano Faiano sul fronte della pesca illegale. Nella giornata di ieri gli uomini della Capitaneria di **Porto**, nell'ambito di un'attività di polizia marittima nelle acque del golfo di **Salerno**, hanno effettuato un sequestro di attrezzi utilizzati per la pesca. Gli attrezzi in questione sono stati rinvenuti in mare, dove erano stati posizionati da ignoti, ed erano privi di elementi di segnalazione necessari in questi casi. Le attrezzature, oltre a confermare le attività illegali in corso, costituivano un pericolo per la sicurezza della navigazione, e un danno per l'ambiente. La Capitaneria di **porto** di **Salerno**, a tal proposito, ha raccomandato ancora una volta di «attenersi alle disposizioni vigenti in materia di pesca, salvaguardia dell'ambiente marino e sicurezza della navigazione, prima di intraprendere le attività connesse agli usi del mare». L'azione di ieri fa il paio con l'attività effettuata a **Salerno** nella scorsa settimana, che ha portato al sequestro di numerose «nasse», utilizzate per la pesca illegale e realizzate in modo tale da renderne difficile l'individuazione da parte degli organi di vigilanza. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



GUARDIA COSTIERA DI SALERNO: CONTINUANO I CONTROLLI, CONTRASTO ALLA PESCA ILLEGALE

Anche oggi, durante la consueta attività di polizia marittima nelle acque di giurisdizione, la Guardia Costiera di **Salerno** ha sequestrato attrezzi usati per la pesca illegale nelle acque antistanti il litorale del Comune di Pontecagnano Faiano. **Salerno**, 16/05/2020 - Gli uomini della Capitaneria di **porto** di **Salerno**, a bordo della dipendente motovedetta, hanno rinvenuto in mare numerosi attrezzi da pesca posizionati illecitamente da ignoti e privi degli elementi di segnalazione. Gli attrezzi costituivano un pericolo per la sicurezza della navigazione ed un danno per l'ambiente. La Capitaneria di **porto** di **Salerno** raccomanda ancora una volta di attenersi alle disposizioni vigenti in materia di pesca, salvaguardia dell'ambiente marino e sicurezza della navigazione, prima di intraprendere le attività connesse agli usi del mare.



Pesca illegale: sequestrati numerosi attrezzi a Pontecagnano, il blitz

Gli uomini della Capitaneria di porto di Salerno, a bordo della dipendente motovedetta, hanno rinvenuto in mare numerosi attrezzi da pesca posizionati illecitamente da ignoti e privi degli elementi di segnalazione

Attrezzi usati per la pesca illegale nelle acque antistanti il litorale di Pontecagnano Faiano. A scovarli, oggi, durante la consueta attività di polizia marittima nelle acque di giurisdizione, la Guardia Costiera di **Salerno** che ha proceduto con il sequestro. Il sequestro Gli uomini della Capitaneria di **porto** di **Salerno**, a bordo della dipendente motovedetta, hanno rinvenuto in mare numerosi attrezzi da pesca posizionati illecitamente da ignoti e privi degli elementi di segnalazione che costituivano un pericolo per la sicurezza della navigazione ed un danno per l' ambiente. 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. La raccomandazione La Capitaneria di **porto** di **Salerno** raccomanda ancora una volta di attenersi alle disposizioni vigenti in materia di pesca, salvaguardia dell' ambiente marino e sicurezza della navigazione, prima di intraprendere le attività connesse agli usi del mare.

The screenshot shows the top portion of a news article on the Salerno Today website. The main headline is "Pesca illegale: sequestrati numerosi attrezzi a Pontecagnano, il blitz". Below the headline is a sub-headline: "Gli uomini della Capitaneria di porto di Salerno, a bordo della dipendente motovedetta, hanno rinvenuto in mare numerosi attrezzi da pesca posizionati illecitamente da ignoti e privi degli elementi di segnalazione". The article text begins with "Attrezzi usati per la pesca illegale nelle acque antistanti il litorale di Pontecagnano Faiano. A scovarli, oggi, durante la consueta attività di polizia marittima nelle acque di giurisdizione, la Guardia Costiera di Salerno che ha proceduto con il sequestro." The page also features a sidebar with "I più letti di oggi" and a "Potrebbe interessarti" section.

Parola di Patroni Griffi «I traghetti meglio degli aerei low cost»

Vito Fatiguso

BARI «Sarà sicuramente un' estate diversa; una stagione turistica da riprogrammare con un ritorno al passato: l' uso dei traghetti. Non più compagnie aeree low cost che sottraggono fette di mercato, ma un sistema tradizionale di movimentazione passeggeri che porterà molti turisti a transitare sull' asse Puglia-Balcani». Ne è convinto Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del mare Adriatico Meridionale (gestisce i traffici dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli), che trae dalla crisi Covid-19 anche spunti di riflessione. Sono lontani i tempi dei flussi massicci dai porti di Bari e Brindisi con destinazione Grecia. Intere generazioni, fino all' avvento dei voli a basso costo, hanno vissuto esperienze indimenticabili sulle imbarcazioni dirette alle isole che sorgono a poche miglia da Otranto. **Presidente Patroni Griffi, i porti sono aperti al traffico merci e il governo pensa di riattivare il collegamenti passeggeri tra i Paesi europei all' inizio di giugno. Cosa ci aspetta?** «Rispetto a tanti altri territori, la Puglia quest' estate potrà giocare un ruolo importante. La Grecia, che è stata colpita dal Coronavirus in maniera estremamente lieve, è già pronta per accogliere turisti. Così gli armatori si stanno attrezzando per assicurare collegamenti rapidi e sicuri con Grecia e Croazia». Ma sono tratte servite largamente dagli aerei. «La situazione è complicata. Gli aerei, come ovvio, hanno spazi limitati e molte compagnie hanno già detto che è difficile far ripartire il servizio rispettando le regole di distanziamento sociale. Quindi è prevedibile un ritorno all' uso del traghetto che presenta margini più ampi di gestione della sicurezza. È una sorta di riscatto». **In che senso?** «Gli armatori sono al lavoro per definire i protocolli. È chiaro che parliamo di mezzi di trasporto molto grandi che hanno cabine per le famiglie e spazi condivisi da gestire con efficacia. La gente ha voglia di andare in vacanza e mete come Grecia, Croazia, Montenegro e Albania sono a poche ore di navigazione dalla Puglia». **È l' ora di ripartire?** «Certamente, anzi dovremmo accelerare. Molte nazioni, come Germania e Francia, aprono le frontiere. In alcuni casi hanno situazioni Covid peggiori di quelle registrate in Sud Italia. In Puglia l' emergenza virus è sotto controllo. Quindi è il caso di muoversi anche con la ripartenze delle crociere». **Cosa può offrire la Puglia a questo settore?** «Le grandi compagnie, da Costa a Msc, vogliono rimettersi in moto. Il nostro territorio ha a disposizione sei grandi porti con l' aggiunta di Termoli, Gallipoli e Otranto. Si tratta di nove infrastrutture a disposizione di mini crociere in Italia. Vacanze dai 4 ai 6 giorni». **L' autorità portuale è pronta per riaprire in sicurezza?**



Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Bari

«Stiamo predisponendo un **sistema** di sanificazione dell' aria tramite fotocatalisi. Attrezzeremo le strutture portuali con termoscanter e percorsi per pedoni a senso unico». **I traghetti potrebbero sostenere anche flussi in ingresso?** «Ho visto i prezzi d' affitto delle abitazioni estive in Salento. Sono in crescita e questo fa ben sperare».

L' intervista Questi robot che raccolgono rifiuti sono stati ideati da due surfisti australiani. Presto saranno anche nel porto di Barletta

Mazzitelli "In un anno via dalla darsena a Trani 500 chili di plastiche"

di Giovanni Di Benedetto Robot spazzini nei porti delle città di mare per la tutela dell' ambiente. " Seabin" il nome in codice, un cestino capace di raccogliere i rifiuti che galleggiano in acqua. A Trani ne sono stati installati tre tra i pontili della darsena e la Lega navale, su iniziativa del Comune e dell' Amiu, l' azienda che si occupa di igiene urbana in città. « L' idea originaria è di due surfisti australiani (Andrew Turton e Pete Ceglinski), provarono a raccogliere fondi per lanciare il loro brevetto, poi l' incontro fortunato con una società francese, la Poralu marine, che decise di sposare il progetto per ridurre l' inquinamento delle acque grazie a tecnologie innovative ». Lo dice Fabio Mazzitelli, 47 anni, amministratore della Love Boat, società calabrese che si occupa della distribuzione dell' apparecchio in tutto il Sud Italia. **Di cosa si tratta esattamente?** «In pratica è un cestino con all' interno una pompa elettrica che crea una corrente in grado di attirare i rifiuti che sono in superficie, soprattutto bottiglie di plastica. Non mancano però altro genere di detriti che si accumulano e arrivano in **porto** naturalmente o perché gettati in mare. I rifiuti vengono poi raccolti in un sacchetto composto da fibre naturali.

Un separatore pulisce l' acqua che verrà rimessa nel mare». **Che capacità hanno i Seabin?** «Il cestino va svuotato ogni qual volta si riempie, anche due o tre volte al giorno, pensate riesce a contenere fino a due chili e mezzo di rifiuti. Un solo cestino in un anno ne può raccogliere anche mezzo quintale». **Come funzionano?** «Di solito si sceglie il punto in cui si accumulano i rifiuti, la pompa interna crea un flusso verso l' apparecchio nel giro anche di 30, 40 metri, in modo che i rifiuti finiscano all' interno. Dove, è bene precisare, ci sono anche delle panne che sono in grado di assorbire gli idrocarburi. Quindi non solo cestini ma anche pulitori, per quanto è possibile, del nostro mare. Considerate che i Seabin vengono installati vicino ai pontili e dunque lì dove vengono ormeggiate le imbarcazioni». **Quanti tipi di cestini esistono?** «Il modello è unico, semplicissimo, agganciato ai pontili. Quello più particolare ha un modulo galleggiante e può essere installato anche dove i pontili non ci sono, in uno specchio d' acqua libero». **Perché a Trani?** «Dovevamo installarli almeno un paio di mesi fa, l' emergenza sanitaria ha rallentato le operazioni. Siamo entrati subito in sintonia con il Comune e l' Amiu, oltre che con l' Amet che gestisce la Darsena, e con la Lega navale. Ne abbiamo distribuiti altri in diverse città del sud. A Polignano a Mare, per esempio, ma anche a Gallipoli, a Monopoli, a Brindisi, ne installeremo a breve tre anche a Barletta. La coscienza ambientale si sta sviluppando sempre di più.



La Repubblica (ed. Bari)

Bari

Abbiamo cominciato dal sud, il primo fu montato a maggio del 2018 nel **porto** di Roccella jonica, in provincia di Reggio Calabria, non ci siamo più fermati, siamo felici anche per questo». **Quali sono i costi per l'acquisto di questi apparecchi?** «Sono prezzi accessibili, il Seabin sul mercato viene venduto a 4.500 euro più iva. Esattamente mille euro in più quello con il galleggiante». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo sfogo del presidente dell'Autorità portuale: «Ha deciso chi non conosce questa realtà»

Lo Stretto attende ancora la Fase 2 Mega: non so cosa accadrà domani

Restano le tante incognite dopo mesi di disagi e rischi per i pedonali «Non vorrei ancora lottare contro un'illogica riduzione delle corse»

Appena otto corse al giorno tra Messina e Villa San Giovanni, nessun collegamento dopo le 22, lunghe attese nei piazzali per i controlli sanitari, rischio di assembramenti. Due mesi da incubo per i pendolari sullo Stretto, che - tolti gli studenti "liberati" dallo stop alle lezioni universitarie - nella maggioranza sono personale sanitario, forze dell'ordine e professionisti della Giustizia costretti a spostarsi anche nella fase 1 della piena emergenza. Da domani cambierà qualcosa? Si torna alla normalità? Nell' assoluta incertezza, alza le braccia lo stesso presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Mario Mega: «Non sono in grado di rispondere a chi mi chiede cosa succederà da lunedì per i collegamenti sullo Stretto, io ancora non ho alcuna certezza e non vorrei che da domani staremo di nuovo a combattere contro un' illogica riduzione delle corse». Tuona Mega a un convegno sui nuovi scenari post-pandemia per l' area integrata dello Stretto organizzato sul web da Rotary e Lions di Reggio. «Servivano i controlli, non la riduzione delle corse. E i controlli - aggiunge il presidente - ci sono stati e sicuramente si sarebbero potuti incrementare se fosse stato necessario. La Questura di Reggio, sulla sponda calabrese, ha messo in campo un' organizzazione straordinaria con un primo blocco in autostrada a Rosarno, cosa che in vigenza della stessa normativa in nessun' altra parte d' Italia è stata fatta». E allora, se è vero che i pendolari hanno pagato un prezzo carissimo, cosa non ha funzionato? Non ha dubbi Mega: «Il governo della mobilità sullo Stretto è stato deciso da chi dello Stretto conosce molto poco e non ci ha voluto ascoltare, creando grossi problemi ai pendolari, ai medici, agli infermieri, ai militari che in quel periodo stavano facendo il loro dovere per fronteggiare la pandemia». Lo spettro d' osservazione passa dal particolare al generale, nel convegno online introdotto da Dina Porpiglia (presidente del Rotary Reggio) e Vincenzo Maria Romeo (presidente Lions Rc Città del Mediterraneo), con i collegamenti fra gli altri dell' assessore regionale Domenica Catalfamo, del sindaco Giuseppe Falcomatà, del presidente della Fondazione Mediterranea Vincenzo Vitale e dei componenti dell' appena insediato comitato di gestione dell' **Autorità portuale** Domenico Battaglia e Alberto Porcelli. Paradossalmente il Covid può diventare un' opportunità, sfruttando il decreto Rilancio e la previsione di rinviare di un anno la nuova gara per la continuità territoriale nelle isole maggiori. Un anno in cui riflettere e soprattutto programmare. «È l' ora - incalza Mega - di rivendicare un governo dello Stretto. Oggi, con il nuovo comitato di gestione che rappresenta tutte le istituzioni, ci sono le condizioni per decidere in autonomia stabilendo noi, nell' interesse pubblico, il numero delle corse ed evitando che in qualche caso si spaccino per interesse pubblico valutazioni di carattere economico. Perché, per esempio, non provare ad aumentare gli operatori sullo Stretto, per ottenere un miglioramento del servizio e un abbattimento dei costi?». Ecco che il ragionamento passa alla programmazione. Due i macro-obiettivi: aumentare la qualità dei servizi ai passeggeri e alle merci e rivitalizzare l' aeroporto di Reggio al servizio di un bacino di un milione e duecentomila abitanti. Sul primo punto entra in gioco il piano regolatore di **sistema portuale** che dovrà disegnare il futuro e le singole funzioni delle aree di Reggio, Villa, Messina e Milazzo. «La prospettiva per Reggio non è certo commerciale», ribadisce Mega bocciando ancora una volta ogni ipotesi di nuovo approdo per i Tir. «Il futuro -





Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri

a 360 gradi, con mezzi veloci, con le auto, i crocieristi, i maxiyacht e il potenziamento della rete diportistica di tutta la parte calabrese, con poli hub su cui poi graviti tutto il **sistema** differenziato». Per Villa l' immediato si traduce nell' impellenza di «dare dignità al transito dei passeggeri e dei pendolari che si trasferiscono dalla ferrovia ai mezzi veloci o dai vettori privati alla ferrovia». Insomma, il percorso pedonale va reso degno di un paese civile. E in quest' ottica è già in programma un incontro con Rfi. C' è poi tutto il discorso della rilocalizzazione degli approdi: «Villa subisce dall' attuale organizzazione condizioni inaccettabili. Nel piano di **sistema** andranno riorganizzati i collegamenti marittimi tra la Calabria e la Sicilia mettendo tutti allo stesso tavolo: Rfi, Anas, Regioni, Città metropolitane».

Turismo, logistica e blue economy

Con tre auspici, che poi fanno tanto di obiettivi, Mega si è congedato dalla platea online. Il primo: Parea dello Stretto deve diventare una città turistica, ed in quest'ottica è imprescindibile ragionare ad un'offerta crocieristica che comprenda anche Reggio. Il secondo: l'area dello Stretto deve diventare una piattaforma di logistica integrate («Ci sarà tempo per affrontare insieme all'**Autorità** di gioia tauro il discorso della les») sfruttando i mercati siciliani e dell'Italia meridionale. Il terzo: l'area dello Stretto deve diventare incubatore della blue economy, grazie anche «alla presenza di un **sistema** universitario avanzato» e «alle condizioni migliori per creare startup legate all'economia del mare e al futuro del mondo sostenibile».



Diario messinese

Non c'è limite alla vergogna

Lucio D' Amico A febbraio c' era stato l' ennesimo sopralluogo, con il nuovo presidente dell' **Autorità di sistema** portuale Mario Mega, la soprintendente ai Beni culturali Mirella Vinci, i rappresentanti dell' Amministrazione comunale. E con telecamere e macchine fotografiche eravamo entrati proprio in quelle caverne preistoriche che non sono altro che gli interni del monumento più importante della nostra città: la Real Cittadella. Ne avevamo scritto e parlato infinite volte, prima di quella data. E malgrado tutti gli annunci e i proclami, la situazione di degrado era sempre identica a se stessa, negli anni Novanta come nel Duemila, un decennio fa come lo scorso mese di febbraio. Sono trascorsi altri due mesi, quelli dell' emergenza Covid. E in questo periodo, si è consumata la tristissima storia di violenza subita da una coppia di senza fissa dimora, vessati crudelmente dal loro aguzzino, un tunisino di 39 anni che ha potuto imporre la sua "legge" in quell' enclave staccata dalla città, che è sempre stata, e purtroppo è ancora, la Falce con i resti della più imponente fortezza mediterranea del XVII secolo. È questo quello che più ci ferisce, ci indigna, ci fa disperare, ammattire, arrabbiare. Come è possibile consentire ancora l' occupazione abusiva di parti essenziali di un bene monumentale vincolato? Come è possibile che ogni volta che si spengono i riflettori, la Zona falcata torna ad essere terra di nessuno? Come è possibile che debbano trascorrere mesi e mesi (che diventano anni, e poi decenni) per attuare un' ordinanza di sgombero, per apporre i sigilli, per impedire l' accesso alla Real Cittadella? Ma solo qui, in riva allo Stretto, non c' è un limite alla vergogna?



La Sicilia

Catania

Chiuso il porto di Stazzo

Acireale. Sopralluogo dopo le mareggiate avvenute nei giorni scorsi lo "scalo grande" interdetto ad auto e pedoni ma non alle imbarcazioni

Acireale. La Capitaneria di **porto** di **Catania** ha interdetto l'accesso nello scalo grande del **porto** di Stazzo, vista la possibilità di cedimenti che possono mettere a rischio l'incolumità pubblica. Disposto così il divieto di ingresso nell'area, il transito e la sosta veicolare e in caso di avverse condizioni meteo marine, anche quello pedonale. Nessuna preclusione perciò per l'approdo e la fruizione dei pescherecci e in ogni caso delle barche dei pescatori purché essi si spostino sulla banchina senza l'ausilio di mezzi a motore. Ma di cosa si tratta? Un sopralluogo, qualche giorno fa, del personale dell'Ufficio locale marittimo di Acireale, aveva avuto modo di verificare l'ampliamento della buca presente nei pressi del molo per le mareggiate avvenute nei mesi scorsi. Le verifiche del Genio civile hanno inoltre evidenziato la presenza di un fosso di erosione marina dalla forma irregolare, profondo 50 centimetri e con una superficie di circa 25 metri quadrati. Esso è connesso alla vulnerabilità del **porto** alle mareggiate, per l'assenza di un muro paraonde, simile a quello dislocato nella zona meridionale del braccio portuale. Non vengono esclusi degli scavernamenti, non visibili sotto la pavimentazione esistente. Ai primi segnali di questi cedimenti, avvenuti un mese fa, il Comune acese si era attivato per delimitare i luoghi interessati con transenne, ma ora la situazione è decisamente cambiata, tanto da avere portato all'adozione di misure più stringenti. E' stato infatti appurato l'innescio di un processo vizioso di degrado, accelerato in quanto si è avuto un aumento della erosione del materiale presente in superficie che porta a processi di sifonamento a livello del mare incanalatosi. Il divieto di accesso, transito e sosta veicolare è già in vigore, con il Comune chiamato a garantire apposita segnaletica. Rimanendo a Stazzo, la consigliere Angela Marino, pur confermando l'operato svolto per la riapertura dell'ufficio postale nonché i rilievi mossi riguardo gli interventi svolti dal Comune nel lungomare, prende le distanze dall'accostamento attuato, in quanto su posizioni politiche differenti, con il consigliere Giuseppe Fichera. Nello Pietropaolo.

Traghetti, allarme Assarmatori: Rischiamo di perdere trentamila posti di lavoro

Redazione

Genova 'Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad Alitalia . E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più ' asset infrastrutturale essenziale e' del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori'. Lo dice in un'intervista al Secolo XIX il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. Per Messina, in assenza di misure concrete il pericolo è che si perdano 30.000 posti di lavoro. È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali. Le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni d'imbarco saranno stravolti.



Traghetti, allarme Assarmatori: "Rischiamo di perdere trentamila posti di lavoro"

16 MAGGIO 2020 - Redazione



Genova - "Ci aspettavamo, almeno per i traghetti, la stessa attenzione che il governo ha riservato ad Alitalia. E non parlo della cifra: quasi 4 miliardi, di cui una parte per coprire le perdite del 2019 e 3 miliardi di nuovo equity, quando fra meno di un anno sappiamo tutti che ci sarà bisogno di altro denaro, è una scelta che non commento nemmeno. Ci aspettavamo un sostegno che partisse da una considerazione: nulla, oggi, può essere considerato più "asset infrastrutturale essenziale" del trasporto marittimo, soprattutto se parliamo di Sicilia, Sardegna e isole minori". Lo dice in un'intervista al Secolo XIX il presidente di Assarmatori, Stefano Messina.

Per Messina, in assenza di misure concrete il pericolo è che si perdano 30.000 posti di lavoro. È un rischio concreto. Purtroppo la situazione è questa. E non stiamo tenendo conto del resto del cluster: agenzie marittime, spedizionieri, terminal portuali. Le navi viaggeranno con equipaggi ridotti ai minimi della tabella d'armamento, il che significa che i tradizionali turni

Iscriviti alla newsletter

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