



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 02 maggio 2023**



Genova, Voltri

01/05/2023	PrimoCanale.it	4
<hr/>		
01/05/2023	Shipping Italy	6
<hr/>		
01/05/2023	Shipping Italy	7
<hr/>		
02/05/2023	Shipping Italy	10
<hr/>		

Ravenna

01/05/2023	Messaggero Marittimo	11
<hr/>		
02/05/2023	Informare	13
<hr/>		

Augusta

01/05/2023	quotidianodisicilia.it	15
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

01/05/2023	Palermo Today	18
<hr/>		
01/05/2023	Palermo Today	19
<hr/>		

Focus

01/05/2023	Il Nautilus	20
<hr/>		

02/05/2023	Informare	21
Il gruppo crocieristico NCLH ha registrato ricavi record per il primo trimestre dell'anno		
<hr/>		
02/05/2023	Informare	22
Nel 2022 i crocieristi portati nei porti europei dalle navi che fanno capo a CLIA Europe sono aumentati del +227,6%		
<hr/>		
01/05/2023	Shipping Italy	23
Testato a Valencia il primo trattore portuale a idrogeno verde Made in Italy		
<hr/>		

Primo maggio, Toti: "Lavoro è parte fondamentale per tutti noi"

Buona festa dei lavoratori a tutti, Buon primo maggio. Rimbocciamoci le maniche, siamo sulla strada giusta ma il cammino è ancora lungo di Giorgia Fabiocchi

GENOVA - "L'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro". Con queste parole il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti omaggia il primo maggio, nella giornata in cui a Roma è stato approvato il Dl Lavoro dal Cdm, non senza polemiche e con un botta e risposta tra il leader della Cgil Maurizio Landini e la premier Giorgia Meloni. "Questo è l'articolo 1 del testo fondamentale che regola le nostre vite: quindi oggi, 1° maggio, voglio dire auguri, auguri a tutti noi, che siamo cittadini di questa Repubblica italiana che i padri costituenti hanno appunto voluto fondare sul lavoro - prosegue il presidente Toti -. Perché il lavoro è parte fondamentale, centrale nella vita di ciascuno di noi : è quello che facciamo ovviamente per mantenere le nostre famiglie, ma rappresenta anche il contributo che diamo alla crescita di un Paese, e su questo sempre di più dobbiamo investire". Regione Liguria in questi anni ha deciso di investire sugli Its, che danno occupazione all'80% dei giovani che li frequentano. "Anche quest'anno abbiamo investito più di 5 milioni di euro aggiuntivi per creare nuove specialità legate all'economia del mare, al turismo, a quei settori che, secondo il rapporto di Unioncamere, produrranno circa 13 mila nuovi posti di lavoro nei prossimi mesi: siamo quindi nella direzione giusta per dare a tutti coloro che vivono in questa regione un posto di lavoro - incalza Giovanni Toti -. Ovviamente non è facile inserirsi in un mercato del lavoro che ancora oggi presenta troppe difficoltà ad accogliere i tanti giovani che escono dalle nostre scuole, ma ci stiamo lavorando: il numero dei giovani inattivi, coloro che non studiano e non lavorano, che va piano piano diminuendo ci dice che abbiamo buone speranze da questo punto di vista". Arriva poi il ringraziamento, da parte del presidente ligure Giovanni Toti, a tutti coloro che in occasione della Festa dei Lavoratori, stanno lavorando. Sono tanti in Liguria, a partire da chi presta servizio negli ospedali, nei pronto soccorso, tra tutti coloro che lavorano nelle Rsa e si prendono cura dei cittadini più fragile e più deboli, tutti i giorni dell'anno. "Lo fanno con grande passione, ma anche chi lavora nel mondo del **porto**, con tutte le sue diramazioni, dai contenitori ai traghetti alle crociere, che non si fermano mai. E poi ancora chi è occupato nel turismo, che spesso svolge un lavoro difficile che tiene le persone lontane dalla famiglia in queste giornate di festa, perché sta lavorando per offrire servizi per il numero sempre crescente di persone che frequentano il nostro territorio, che infatti sta scalando le vette del turismo" aggiunge il presidente Toti. "Quelli che abbiamo superato insieme sono stati anni difficili per il lavoro. Sono stati anni di cassa integrazione, di Covid e di chiusure delle nostre attività, che a partire dagli ultimi mesi hanno ripreso a lavorare: i numeri ci dicono che già nel 2021 la Liguria ha avuto una ripartenza importante, e i dati dell'anno



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

appena trascorso, il 2022, confermano questa tendenza - conclude Giovanni Toti -. Dobbiamo andare avanti tutti insieme, impegnandoci, perché è con il lavoro di tutti che costruiamo una Liguria più ricca, più bella e con maggiori opportunità per tutti coloro che ci vivono, soprattutto per i nostri figli e i nostri nipoti, che devono poter andare a studiare, lavorare o compiere un'esperienza fuori, ma devono avere la possibilità di tornare in questa regione, con le loro esperienze accumulate, e farla diventare sempre di più un luogo dove poter vivere e costruire una famiglia. Buona festa dei lavoratori a tutti, Buon primo maggio . Rimbocchiamoci le maniche, siamo sulla strada giusta ma il cammino è ancora lungo".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Fincantieri ha consegnato a Oceania la nuova nave da crociera Vista

Costruita presso lo stabilimento genovese di Sestri Ponente ha una stazza lorda di 67.000 tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri. Battesimo a Malta l'8 Maggio

1 Maggio 2023 Presso lo stabilimento di Sestri Ponente (**Genova**) è stata completata e appena consegnata da Fincantieri alla società armatrice Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd la nuovissima Vista, prima di due navi da crociera di nuova generazione che hanno dato avvio alla 'classe Allura'. Presente a **Genova** anche il vertice di Oceania Cruise Frank Del Rio junior. Questa nuova unità, destinata a essere battezzata con una cerimonia esclusiva a Malta il prossimo 8 maggio (madrina sarà Giada De Laurentiis, conduttrice televisiva, cuoca e scrittrice italiana naturalizzata statunitense), ha una stazza lorda di circa 67.000 tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri, assistiti da 800 membri dell'equipaggio, per un rapporto di tre a due. "Gli interni sono stati progettati secondo una miscela di spazi grandiosi e accoglienti per offrire l'esperienza di lusso della nave da crociera di piccole dimensioni caratteristico della compagnia, ma con una nuova e più fresca interpretazione" è la descrizione offerta dal cantiere. Dopo le consegne di Marina nel 2011 e Riviera, nel 2012, con questa consegna Fincantieri è tornata a sfornare una nave da crociera per il marchio Oceania Cruises presso il cantiere genovese di Sestri Ponente. Comandante della nuovissima nave Vista sarà il capitano italiano Luca Manzi, che in carriera ha un passato anche come tenente di vascello nella Marina Militare Italiana e capitano di navi da carico. Nato a Chiavari, si è diplomato all'Accademia Navale Italiana e all'Accademia della Marina Mercantile Italiana.



Costruita presso lo stabilimento genovese di Sestri Ponente ha una stazza lorda di 67.000 tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri. Battesimo a Malta l'8 Maggio 1 Maggio 2023 Presso lo stabilimento di Sestri Ponente (Genova) è stata completata e appena consegnata da Fincantieri alla società armatrice Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd la nuovissima Vista, prima di due navi da crociera di nuova generazione che hanno dato avvio alla 'classe Allura'. Presente a Genova anche il vertice di Oceania Cruise Frank Del Rio junior. Questa nuova unità, destinata a essere battezzata con una cerimonia esclusiva a Malta il prossimo 8 maggio (madrina sarà Giada De Laurentiis, conduttrice televisiva, cuoca e scrittrice italiana naturalizzata statunitense), ha una stazza lorda di circa 67.000 tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri, assistiti da 800 membri dell'equipaggio, per un rapporto di tre a due. "Gli interni sono stati progettati secondo una miscela di spazi grandiosi e accoglienti per offrire l'esperienza di lusso della nave da crociera di piccole dimensioni caratteristico della compagnia, ma con una nuova e più fresca interpretazione" è la descrizione offerta dal cantiere. Dopo le consegne di Marina nel 2011 e Riviera, nel 2012, con questa consegna Fincantieri è tornata a sfornare una nave da crociera per il marchio Oceania Cruises presso il cantiere genovese di Sestri Ponente. Comandante della nuovissima nave Vista sarà il capitano italiano Luca Manzi, che in carriera ha un passato anche come tenente di vascello nella Marina Militare Italiana e capitano di navi da carico. Nato a Chiavari, si è diplomato all'Accademia Navale Italiana e all'Accademia della Marina Mercantile Italiana.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ultimo allarme di Silva sulla nuova diga di Genova: "Segnerà l'inizio di un incubo"

L'esperto consulente e professore universitario di Pianificazione Portuale muove diverse contestazioni all'opera per come è stata concepita e propone un'ipotesi alternativa meno costosa e più rapida da realizzare di Nicola Capuzzo 1 Maggio 2023 "Non essendo riuscito a convincere a modificare il progetto - pur avendo proposto un'alternativa tecnicamente sicura, a costi e tempi dimezzati e con tutti i vantaggi della soluzione dell'Autorità Portuale - desidero con questa lettera aperta mettere la mia lunga esperienza a disposizione dei cittadini affinché almeno siano coscienti di cosa li aspetta. Per decenni, e non certo solo fino al 2026. Magra consolazione, certo. Ma ho ancora una piccola speranza di un sussulto civico in extremis". Con queste parole inizia la lettera aperta di 10 pagine (a questo link il documento integrale) che Piero Silva, esperto consulente internazionale con 43 anni di esperienza e professore universitario di Pianificazione Portuale (in Francia), scrive alla città di Genova per esprimere una visione antitetica sulla posa "celebrativa" della prima pietra della nuova diga di Genova. Mancano ormai poche ore all'evento del 4 maggio che spettacolarizzerà l'avvio simbolico dei lavori per la costruzione di un'opera molto costosa (almeno 1 miliardo di euro), discussa (poco) solo a livello locale, finanziata anche e soprattutto dal Pnrr perché considerata strategica anche da Roma ma che secondo Silva "segnerà l'inizio di un incubo: per gli abitanti dei lungomari impattati dai cantieri, per le autorità che hanno promesso una fine dei lavori impossibile a mantenere (2026), per le imprese che si troveranno spinte a rispettare tempi irrealizzabili e obbligate ad un'operazione incontrollabile ad alte profondità, come il consolidamento geotecnico con colonne di ghiaia". Questa lettera (non è la sua prima uscita pubblica) è firmata da colui che si dimise del ruolo di direttore tecnico assegnatogli da Rina Consulting per il Project Management Consulting dell'opera per gli stessi motivi per cui ora cerca in extremis di sollevare nuovamente l'attenzione su ciò che ritiene non convincente nel concepimento, nella progettazione e nella realizzazione di questa maxi-infrastruttura. Nella sua lettera aperta (10 pagine) descrive perché a suo avviso il progetto è sbagliato, e a molti livelli: "dell'urbanistica (ambizione di realizzare un grande terminale contenitori - rumorosissimo e sempre più automatizzato - davanti ai centri urbani), della pianificazione portuale (ampi spazi di navigazione aperti solo per la parte ovest del porto, più della metà della quale non potrà approfittarne a causa del cono aereo. Dimenticando le grandi navi del bacino storico); della tecnica ingegneristica (realizzazione dell'opera su un fondale profondissimo e inconsistente dal punto di vista geologico)". In cinque capitoli presenta le sue valutazioni e le sue proposte alternative: "1. La diga proposta dall'Autorità portuale è un progetto mastodontico, assolutamente sovradimensionato se paragonato ai modesti obiettivi raggiunti (grandi navi per Msc a



L'esperto consulente e professore universitario di Pianificazione Portuale muove diverse contestazioni all'opera per come è stata concepita e propone un'ipotesi alternativa meno costosa e più rapida da realizzare di Nicola Capuzzo 1 Maggio 2023 "Non essendo riuscito a convincere a modificare il progetto - pur avendo proposto un'alternativa tecnicamente sicura, a costi e tempi dimezzati e con tutti i vantaggi della soluzione dell'Autorità Portuale - desidero con questa lettera aperta mettere la mia lunga esperienza a disposizione dei cittadini affinché almeno siano coscienti di cosa li aspetta. Per decenni, e non certo solo fino al 2026. Magra consolazione, certo. Ma ho ancora una piccola speranza di un sussulto civico in extremis...". Con queste parole inizia la lettera aperta di 10 pagine (a questo link il documento integrale) che Piero Silva, esperto consulente internazionale con 43 anni di esperienza e professore universitario di Pianificazione Portuale (in Francia), scrive alla città di Genova per esprimere una visione antitetica sulla posa "celebrativa" della prima pietra della nuova diga di Genova. Mancano ormai poche ore all'evento del 4 maggio che spettacolarizzerà l'avvio simbolico dei lavori per la costruzione di un'opera molto costosa (almeno 1 miliardo di euro), discussa (poco) solo a livello locale, finanziata anche e soprattutto dal Pnrr perché considerata strategica anche da Roma ma che secondo Silva "segnerà l'inizio di un incubo: per gli abitanti dei lungomari impattati dai cantieri, per le autorità che hanno promesso una fine dei lavori impossibile a mantenere (2026), per le imprese che si troveranno spinte a rispettare tempi irrealizzabili e obbligate ad un'operazione incontrollabile ad alte profondità, come il consolidamento geotecnico con colonne di ghiaia". Questa lettera (non è la sua prima uscita pubblica) è firmata da colui che si dimise del ruolo di direttore tecnico assegnatogli da Rina Consulting per il Project Management Consulting dell'opera per gli stessi motivi per cui ora cerca in extremis

Shipping Italy

Genova, Voltri

Bettolo, 300.000 Teu all'anno in più se va bene); 2. Il layout è inadeguato, con un cerchio di evoluzione delle grandi navi troppo ad ovest per servire al bacino storico e una doppia imboccatura a levante che aumenterà l'energia in ingresso del moto ondoso proprio dalla direzione da cui - dai dati degli ultimi anni - le onde aumentano la loro frequenza; 3. Avrà costi (2 a 2,5 miliardi) e tempi (12 a 15 anni di lavori) spropositati, mascherati da promesse che non potranno essere tenute; 4. Ha un rischio tecnico altissimo, prevedendo la diga su uno spesso strato limoargilloso inconsistente, a profondità dove la consolidazione di tale strato - indispensabile - è considerata dagli esperti impossibile. 5. Metterà in conflitto porto e città, in controtendenza con l'attuale impegno di realizzare 'Green Ports', a causa del progressivo sviluppo di un terminale per grandi navi contenitori davanti alle abitazioni del lungomare Canepa e a causa della lunga durata di un grande cantiere di opere marittime proprio dentro alla città, con impatti gravi, diversi nel tempo e nelle zone". In alternativa propone di aprire un confronto basato "su una visione portuale più realistica a compatibile con la città e i cittadini per Sampierdarena" e "per le grandi navi da 24.000 Teu, su una visione riveduta del BRUCO (progetto inventato da Bruno Musso, ndr) al largo del bacino di Prà". Fra i motivi di contestazione della nuova diga per Silva c'è ad esempio quello che "l'aumento delle dimensioni delle navi contenitori a Calata Sanità sarà un vantaggio per Msc di poco rilievo (stimato dall' Analisi Costi-Benefici ufficiale a soli 300.000 Teu, circa il 10% del traffico dei porti de Genova/Prà/Vado/Savona) ma pagato in modo assai salato". Secondo l'esperto "lo stesso obiettivo avrebbe comunque potuto essere ottenuto con un progetto avente meno di un quarto dei costi e tempi di esecuzione, e soprattutto senza i rischi geotecnici del progetto dell'Autorità portuale". Criticato anche il layout della nuova diga (ovvero la configurazione planimetrica) perché, "oltre al problema di portare la diga su profondità proibitive, ha grossi problemi dal punto di vista della sicurezza della navigazione. La rotta d'ingresso e uscita delle navi non è parallela alla diga: questo difetto - del tutto inusuale - potrebbe facilitare in condizioni avverse impatti tra navi e diga stessa". A proposito di costi (poco più di un miliardo) e tempi (la fine del 2026) "entrambi questi valori - soprattutto il secondo - sono assolutamente sottodimensionati, sulla base di un'extrapolazione attenta di costi e tempi di progetti analoghi (almeno una ventina) per i quali ho accesso a dati verificabili di opere già costruite" scrive ancora Silva. Secondo il quale "il costo minimo (posto che l'opera non collassi durante la costruzione a causa dello slittamento d'insieme sul limo-argilloso del fondo) sarà compreso tra i 2 miliardi e i 2 miliardi e mezzo" di euro. Le sue previsioni sono di 15 anni per portare a termine i lavori. Il "problema più grave" per l'ex docente universitario è quello che "tale diga dovrebbe essere costruita su uno spesso strato (dai 10 ai 15 metri) di limo-argilloso inconsistente, su profondità dove la consolidazione - indispensabile - è considerata dagli esperti impossibile" (di avviso opposto è We Build, azienda che guida il consorzio a cui è stata aggiudicata la costruzione dell'opera). "Il metodo di consolidazione proposto - una rete fitta di colonne di ghiaia che dovrebbero attraversare tutto lo strato inconsistente e bene assestarsi nello strato sabbioso sottostante - è normalmente

Shipping Italy

Genova, Voltri

realizzato a terra, oppure a mare ma su profondità modeste. [] Gli esperti di geotecnica marittima da me consultati asseriscono che, con i mezzi e l'esperienza attuale, una consolidazione simile potrebbe essere realizzata fino ai 30, massimo 35 metri di profondità. Il problema è che l'opera (la nuova diga di Genova, ndr) è in gran parte prevista su profondità maggiori ai 35 e anche ai 40 metri, fino a -50 metri" aggiunge Silva, che mette in guardia dal rischio concreto di un collasso geotecnico (qualcosa di simile avvenne a Nizza nel 1979). "Le mie preoccupazioni al merito - prosegue nella lettera aperta - sono aumentate dopo aver letto l'ordinanza della Capitaneria (di porto di Genova, ndr) che decreta una zona di rispetto per permettere le indagini geotecniche dal 22 aprile al 15 maggio. Cioè fino a 11 giorni dopo la posa della prima pietra per la costruzione del progetto. Ora, le nuove indagini geotecniche (sondaggi a mare lungo il tracciato dell'opera e susseguenti analisi di laboratorio dei campioni prelevati) sono indispensabili dato il numero insufficiente dei sondaggi esistenti, e soprattutto considerato il contesto geologico estremamente critico". La contestazione prosegue spiegando che "dopo la campagna, il progetto avrebbe dovuto prevedere - prima di iniziare a costruire - la definizione dei parametri meccanici degli strati del sottosuolo, la modellazione matematica dell'opera sottomessa all'onda di progetto sulla stratigrafia così definita, la conferma o modifica del sistema di consolidazione scelto, la finalizzazione delle sezioni, la conclusione del progetto esecutivo e finalmente la sua approvazione. Al minimo, un tempo di tre mesi dopo la fine dei sondaggi, quindi fino al 15 agosto. Invece il 4 maggio, senza ancora aver verificato il progetto sulle reali condizioni del suolo (e pur sapendo che queste condizioni sono pessime, tali da sconsigliare qualsiasi ingegnere marittimo preparato e responsabile a fondarvi un'opera così monumentale), daranno il via alla costruzione. Sono costernato".

Shipping Italy

Genova, Voltri

In Liguria crescono i transiti doganali: allarme per la futura autonomia finanziaria degli scali

Il tema è stato sollevato dal Direttore interregionale delle Dogane Andrea Zucchini in occasione dell'assemblea di Spediporto di Nicola Capuzzo 1 Maggio 2023 Genova - In Liguria, ma probabilmente anche in altre parti d'Italia, stanno crescendo a dismisura i transiti doganali delle merci in importazione. A sollevare il tema, durante la tavola rotonda a cui ha preso parte nell'ultima assemblea annuale di Spediporto, è stato Andrea Maria Zucchini, direttore interregionale per la Liguria, Piemonte e Valle D'Aosta delle Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che ha spiegato come "i transiti doganali nei porti liguri sono stati nel 2022 pari a 314.287 a fronte di una proiezione degli anni precedenti che li vedeva attestarsi intorno ai 250.000 circa". Con il termine Transito si fa riferimento al Transito Unionale/Comune, che costituisce un regime doganale sospensivo che consente la circolazione di merci, sotto controllo doganale, tra due punti del territorio doganale della Unione Europea (nel caso del Transito Unionale) o anche all'interno dell'Italia. I numeri meritano attenzione perchè ciò significa che, a fronte dei transiti che vanno poi a finire fuori Italia, l'Iva in importazione il nostro paese la perde. Ma non solo: c'è anche un risvolto molto attuale che riguarda la futura autonomia differenziata e connessa riforma dell'ordinamento portuale che, nelle intenzioni, poggerebbe proprio sulla possibilità di trattenere il gettito fiscale generato dal transito delle merci in ogni scalo. Gettito, che però, stando ai numeri segnalati proprio dalle Dogane, sempre più si stanno spostando nelle aree retroportuali o comunque a destino invece che in banchina (con il rischio per i porti di vedersi ridurre la propria dotazione e quindi 'autonomia finanziaria'). I numeri forniti direttamente dalle Dogane danno una lettura (e una misura) chiara del fenomeno in atto: l'ufficio doganale di Genova 1 nel 2022 ha registrato 74.312 transiti doganali mentre nel primo trimestre del 2023 sono stati già 18.712, all'ufficio doganale di Genova 2 sono stati 139.337 nell'intero 2022 e già 30.164 nei primi tre mesi del 2023, a La Spezia 62.375 nell'intero esercizio scorso e 12.506 dal 1 gennaio al 31 marzo di quest'anno, all'ufficio doganale di **Savona** 19.356 nel 2022 e 4.518 nei primi tre mesi del 2023 e infine alla Sezione operativa territoriale di Vado Ligure 18.920 sono stati i transiti doganali nei 12 mesi dello scorso anno e 4.457 nel primo trimestre di quest'anno. Perchè questo trend e come eventualmente porre rimedio? Secondo Zucchini la spiegazione risiede nell'elevato numero di uffici doganali riconosciuti negli ultimi anni in molti punti a destinazione (anche in molte aree retroportuali private) e una limitazione o rivisitazione di queste aree doganali riconosciute potrebbe essere un correttivo necessario per limitare il fenomeno e i conseguenti effetti.



Il tema è stato sollevato dal Direttore interregionale delle Dogane Andrea Zucchini in occasione dell'assemblea di Spediporto di Nicola Capuzzo 1 Maggio 2023 Genova - In Liguria, ma probabilmente anche in altre parti d'Italia, stanno crescendo a dismisura i transiti doganali delle merci in importazione. A sollevare il tema, durante la tavola rotonda a cui ha preso parte nell'ultima assemblea annuale di Spediporto, è stato Andrea Maria Zucchini, direttore interregionale per la Liguria, Piemonte e Valle D'Aosta delle Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che ha spiegato come "i transiti doganali nei porti liguri sono stati nel 2022 pari a 314.287 a fronte di una proiezione degli anni precedenti che li vedeva attestarsi intorno ai 250.000 circa". Con il termine Transito si fa riferimento al Transito Unionale/Comune, che costituisce un regime doganale sospensivo che consente la circolazione di merci, sotto controllo doganale, tra due punti del territorio doganale della Unione Europea (nel caso del Transito Unionale) o anche all'interno dell'Italia. I numeri meritano attenzione perchè ciò significa che, a fronte dei transiti che vanno poi a finire fuori Italia, l'Iva in importazione il nostro paese la perde. Ma non solo: c'è anche un risvolto molto attuale che riguarda la futura autonomia differenziata e connessa riforma dell'ordinamento portuale che, nelle intenzioni, poggerebbe proprio sulla possibilità di trattenere il gettito fiscale generato dal transito delle merci in ogni scalo. Gettito, che però, stando ai numeri segnalati proprio dalle Dogane, sempre più si stanno spostando nelle aree retroportuali o comunque a destino invece che in banchina (con il rischio per i porti di vedersi ridurre la propria dotazione e quindi 'autonomia finanziaria'). I numeri forniti direttamente dalle Dogane danno una lettura (e una misura) chiara del fenomeno in atto: l'ufficio doganale di Genova 1 nel 2022 ha registrato 74.312 transiti doganali mentre nel primo trimestre del 2023 sono stati già 18.712, all'ufficio doganale di Genova 2 sono stati 139.337 nell'intero 2022 e già 30.164 nei primi tre mesi del 2023, a La Spezia 62.375 nell'intero esercizio scorso e 12.506 dal 1 gennaio al 31 marzo di quest'anno, all'ufficio doganale di **Savona** 19.356 nel 2022 e 4.518 nei primi tre mesi del 2023 e infine alla Sezione operativa territoriale di Vado Ligure 18.920 sono stati i transiti doganali nei 12 mesi dello scorso anno e 4.457 nel primo trimestre di quest'anno. Perchè questo trend e come eventualmente porre rimedio? Secondo Zucchini la spiegazione risiede nell'elevato numero di uffici doganali riconosciuti negli ultimi anni in molti punti a destinazione (anche in molte aree retroportuali private) e una limitazione o rivisitazione di queste aree doganali riconosciute potrebbe essere un correttivo necessario per limitare il fenomeno e i conseguenti effetti.

La Cooperativa portuale di Ravenna aumenta l'organico

RAVENNA La Cooperativa portuale di Ravenna, unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, può ora passare dagli attuali 400 a 420 soci (+5%). Lo ha autorizzato, a meno di un mese dalla richiesta della AdSp del mar Adriatico centro settentrionale, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale variazione di pianta organica era stata ritenuta necessaria poiché in più occasioni la comunità portuale aveva manifestato l'unanime convincimento che tutte le iniziative in corso nel porto di Ravenna (lavori dell'hub portuale con graduale aumenti dei pescaggi e rifacimento di tutte le banchine, nuova stazione crociere, realizzazione impianto trattamento fanghi, sviluppo delle aree logistiche ecc.), destinate a consolidare i traffici attuali, portando ricadute positive già nel breve periodo, richiederanno un maggiore impiego dei servizi svolti dalla Cooperativa Portuale. La caratteristica assolutamente peculiare dell'organizzazione del lavoro nello scalo di Ravenna è rappresentata dal fatto che le operazioni portuali, per loro natura discontinue, sono svolte nell'ambito portuale, strettamente inteso, da parte delle imprese terminaliste concessionarie (ex art. 18) e non concessionarie (autorizzate ex art. 16) mediante il ricorso regolare e costante al fornitore di lavoro temporaneo, il quale è strutturato non in base ai cosiddetti picchi di domanda di lavoro bensì in riferimento al livello medio della domanda di lavoro nel porto, avvalendosi nelle giornate di massima concentrazione di lavoro della facoltà di ricorrere quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo sul territorio nazionale (i cosiddetti lavoratori interinali). In una portualità nazionale fatta di Compagnie portuali che devono lottare per non subire una riduzione della pianta organica ha affermato Luca Grilli, presidente della Compagnia portuale di Ravenna e presidente dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (Ancip) questo aumento è un riconoscimento per il buon lavoro svolto negli ultimi anni. Le quasi 100 stabilizzazioni e le oltre 200 somministrazioni degli ultimi 6 anni, accompagnate dall'eccellente risposta operativa avuta nel periodo di emergenza sanitaria, sono stati segnali propedeutici a questo risultato frutto anche della meritata fiducia che l'Autorità portuale in primis ed il ministero competente hanno rivolto alla Compagnia portuale di Ravenna. Di fatto, in questi anni, la nostra Società ha certamente rappresentato un punto di riferimento per tutta la comunità portuale ravennate e nazionale dimostrandosi un soggetto per la portualità serio, competente e disponibile. Siamo estremamente orgogliosi del risultato ottenuto e questo ci stimola ad affrontare le prossime sfide che il nostro porto ci offrirà. Il porto di Ravenna ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, Daniele Rossi ha superato per due anni consecutivi il proprio record di merci movimentate. Questo risultato è il frutto di uno sforzo importante da parte di tutti i lavoratori del porto e, unito alle tante progettualità che si



Messaggero Marittimo

Ravenna

stanno realizzando, ci dice che anche per quanto riguarda la fornitura del lavoro portuale è necessario avere una visione strategica di medio/lungo periodo che preveda di consolidare il ruolo del soggetto fornitore di manodopera per essere comunque pronti ad affrontare, con tempestività, il futuro probabile aumento della domanda di manodopera.

Informare

Ravenna

Il MIT ha autorizzato l'aumento di organico della Cooperativa Portuale di Ravenna

La consistenza dell'organico è stabilita in base al livello medio della domanda di lavoro nel **porto** e non ai picchi di traffico. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'aumento di organico della Cooperativa Portuale di **Ravenna** che è l'unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel **porto** di **Ravenna**. L'organico della compagnia portuale potrà quindi passare dagli attuali 400 soci a 420 soci (+5%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Setentrionale ha ricordato che tale variazione di pianta organica era stata ritenuta necessaria poiché in più occasioni la comunità portuale aveva manifestato l'unanime convincimento che tutte le iniziative in corso nel **porto** di **Ravenna** (lavori dell'Hub Portuale con graduale aumenti dei pescaggi e rifacimento di tutte le banchine, nuova stazione crociere, realizzazione impianto trattamento fanghi, sviluppo delle aree logistiche ecc.), destinate a consolidare i traffici attuali, portando ricadute positive già nel breve periodo, richiederanno un maggiore impiego dei servizi svolti dalla Cooperativa Portuale. L'ente portuale ha ricordato, inoltre, che l'organizzazione del lavoro nel **porto** di **Ravenna** presenta una caratteristica assolutamente peculiare in quanto la Cooperativa Portuale ravennate è strutturata non solo per soddisfare, quale fornitore di lavoro temporaneo, i cosiddetti "picchi" di domanda di lavoro in **porto**, bensì la consistenza del suo organico è riferita al livello medio della domanda di lavoro nel **porto** da parte delle imprese terminaliste concessionarie (ex art. 18) e non concessionarie (autorizzate ex art. 16), avvalendosi nelle giornate di massima concentrazione di lavoro della facoltà di ricorrere "quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo" sul territorio nazionale (i cosiddetti lavoratori interinali). «In una portualità nazionale fatta di Compagnie Portuali che devono lottare per non subire una riduzione della pianta organica - ha sottolineato Luca Grilli, presidente della Compagnia Portuale di **Ravenna** e presidente dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) - questo aumento è un riconoscimento per il buon lavoro svolto negli ultimi anni. Le quasi 100 stabilizzazioni e le oltre 200 somministrazioni degli ultimi sei anni, accompagnate dall'eccellente risposta operativa avuta nel periodo di emergenza sanitaria, sono stati segnali propedeutici a questo risultato frutto anche della meritata fiducia che l'autorità portuale in primis ed il ministero competente hanno rivolto alla Compagnia Portuale di **Ravenna**. Di fatto, in questi anni, la nostra società ha certamente rappresentato un punto di riferimento per tutta la comunità portuale ravennate e nazionale dimostrandosi un soggetto per la portualità serio, competente e disponibile. Siamo estremamente orgogliosi del risultato ottenuto e questo ci stimola ad affrontare le prossime sfide che il nostro **porto** ci offrirà». «Il **porto** di **Ravenna**



La consistenza dell'organico è stabilita in base al livello medio della domanda di lavoro nel porto e non ai picchi di traffico. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'aumento di organico della Cooperativa Portuale di Ravenna che è l'unico soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo nel porto di Ravenna. L'organico della compagnia portuale potrà quindi passare dagli attuali 400 soci a 420 soci (+5%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Setentrionale ha ricordato che tale variazione di pianta organica era stata ritenuta necessaria poiché in più occasioni la comunità portuale aveva manifestato l'unanime convincimento che tutte le iniziative in corso nel porto di Ravenna (lavori dell'Hub Portuale con graduale aumenti dei pescaggi e rifacimento di tutte le banchine, nuova stazione crociere, realizzazione impianto trattamento fanghi, sviluppo delle aree logistiche ecc.), destinate a consolidare i traffici attuali, portando ricadute positive già nel breve periodo, richiederanno un maggiore impiego dei servizi svolti dalla Cooperativa Portuale. L'ente portuale ha ricordato, inoltre, che l'organizzazione del lavoro nel porto di Ravenna presenta una caratteristica assolutamente peculiare in quanto la Cooperativa Portuale ravennate è strutturata non solo per soddisfare, quale fornitore di lavoro temporaneo, i cosiddetti "picchi" di domanda di lavoro in porto, bensì la consistenza del suo organico è riferita al livello medio della domanda di lavoro nel porto da parte delle imprese terminaliste concessionarie (ex art. 18) e non concessionarie (autorizzate ex art. 16), avvalendosi nelle giornate di massima concentrazione di lavoro della facoltà di ricorrere "quale impresa utilizzatrice, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo" sul territorio nazionale (i cosiddetti lavoratori interinali). «In una portualità nazionale fatta di Compagnie Portuali che devono lottare per non subire una riduzione della pianta organica - ha sottolineato Luca

Informare

Ravenna

- ha commentato il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi - ha superato per due anni consecutivi il proprio record di merci movimentate. Questo risultato è il frutto di uno sforzo importante da parte di tutti i lavoratori del **porto** e, unito alle tante progettualità che si stanno realizzando, ci dice che anche per quanto riguarda la fornitura del lavoro portuale è necessario avere una visione strategica di medio-lungo periodo che preveda di consolidare il ruolo del soggetto fornitore di manodopera per essere comunque pronti ad affrontare, con tempestività, il futuro probabile aumento della domanda di manodopera».

Porto di Augusta, dal collegamento ferroviario al terminal container: ostacoli bonifica della rada e geopolitica

Si discute sul piano di interventi da effettuare al porto di Augusta con i fondi del Pnrr: ecco il progetto e quali sono i principali problemi Nel febbraio del 2021, quando il Pnrr era solo la sagoma di una montagna di miliardi che stavano per piovere sull'Italia e non l'incubo di non saperli spendere, otto docenti delle università siciliane e calabresi pubblicarono un documento che si intitolava così: I tre interventi che non possono mancare nel **sistema** di trasporti di Sicilia e Calabria . Una road map su dove indirizzare i fondi del Piano nazionale di resilienza per incidere veramente sullo sviluppo delle due regioni più disastrose del Paese. Il primo suggerimento era l'alta velocità ferroviaria comprensiva di attraversamento stabile dello Stretto , il secondo era la trasformazione in smart road delle principali autostrade siciliane e della Salerno-Reggio Calabria, e il terzo si concentrava sui porti di Gioia Tauro e Augusta . "È necessario - scrivevano gli esperti di Trasporti e Infrastrutture - dare particolare attenzione ai due porti dell'estremo Sud, che saldati ai sistemi stradali e ferroviari TEN-T, forniscono i principali punti di appoggio e possono imprimere un effetto leva al **sistema** economico del Paese a partire dal Mezzogiorno ".



È notizia dei giorni scorsi che è stata avviata la fase conclusiva della progettazione del collegamento ferroviario del porto di Augusta con la rete ferroviaria Siracusa-Catania. Un'opera da 75 milioni di euro finanziata proprio col Pnrr, importantissima perché permetterà al traffico merci di raggiungere Catania e il resto della Sicilia e del Paese aprendo la strada a un reale scambio intermodale. Per ultimare la progettazione di fattibilità tecnico economica è stato siglato un accordo tra il ministero delle Infrastrutture, il gruppo Ferrovie e l'**Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale. Il progetto prevede un primo lotto per il collegamento con la rete ferroviaria esistente e un secondo per accedere al terminal. "Il ministero con la firma dell'accordo pone un altro importante tassello nell'azzeramento del gap infrastrutturale tra i porti del Nord e del Sud , condizione necessaria per uno sviluppo equilibrato dell'intero Paese", si legge nel comunicato. E in effetti il collegamento ferroviario del porto di Augusta è una condizione imprescindibile per il suo sviluppo, sottolineata nel documento del 2021 anche dal team di docenti (Gaetano Bosurgi e Massimo Di Gangi , dell'Università di Messina; Salvatore Damiano Cafiso e Matteo Ignaccolo , dell'Università di Catania; Anna Granà , dell'Università di Palermo; Demetrio C. Festa , dell'Università della Calabria; Francesco Russo , dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria e Giovanni Tesoriere , dell'Università Kore di Enna). A questo si aggiunge che il progetto di alta capacità ferroviaria tra Palermo, Catania e Messina dovrebbe rendere finalmente i binari siciliani adatti a far transitare i carri container che circolano nel resto d'Europa. "Fino a oggi, si fa fatica a crederci, ma non è così - spiega il professore

Tesoriere, che è stato preside del dipartimento di Ingegneria all'università Kore di Enna - Le gallerie attuali non permettono il transito delle sagome dei carri commerciali. La Sicilia al centro del Mediterraneo è uno slogan, perché in realtà non possiamo trasportare alcunché". L'INTERESSE CINESE E GLI OSTACOLI PER LA PRESENZA MILITARE Tesoriere, che è stato anche vice commissario del porto di Augusta, sottolinea come nel recente passato ci sia stato "l'interesse per Augusta di grandi compagnie cinesi che avevano visto la possibilità di avviare un'attività container". Un interesse infranto anche sugli scogli della geo politica mondiale. "La Sicilia paga anche un altro prezzo di cui si parla poco: la presenza di Sigonella , la più grande base Usa in Italia, che condiziona la geopolitica e gli investimenti stranieri sul nostro territorio. Quando i cinesi si interessarono ad Augusta, dagli Usa arrivarono grandi rimostranze col governo di allora. E Augusta, a maggior ragione, paga anche il fatto che è un importante porto militare". Carlo III, l'incoronazione sarà multi-etnica: ecco perché GLI ALTRI INVESTIMENTI PNRR AD AUGUSTA Per Augusta i fondi del Pnrr serviranno anche ad altro. È infatti stata finanziata con 21 milioni di euro la realizzazione di un terzo ponte che colleghi l'isola di Augusta alla terraferma . Infine è stata già bandita la gara d'appalto per la manutenzione straordinaria delle banchine e dei piazzali retrostanti il porto commerciale e la nuova darsena. L'intervento, che comprende anche la manutenzione straordinaria del pontile per l'ormeggio di navi Ro-Ro e degli impianti tecnici, avrà un importo di 25,1 milioni di euro ed una durata di 18 mesi. Basteranno questi interventi per far crescere il porto di Augusta al punto da concorrere con quelli del Nord Italia? Secondo il team di esperti andrebbero affrontati altri due temi fondamentali: la bonifica della rada del porto , una delle più grandi del Mediterraneo e una delle più inquinate, avvelenata dal mercurio sversato in maniera incontrollata per decenni dalle industrie del petrolchimico; e l'integrazione col porto di Gioia Tauro . "Per Augusta - sottolineano i docenti universitari - al di là dei singoli interventi che possono essere implementati, esiste una questione centrale che è dirimente rispetto alla possibilità di utilizzo del porto da parte delle navi di nuova generazione: la bonifica dei fondali della rada. Tale intervento diventa strategico per permettere al porto di evolvere da porto prettamente industriale a porto industriale e commerciale strategico per il Paese e per l'Europa". Tuttavia non si è riusciti a cogliere l'occasione del Pnrr per finanziare un intervento il cui valore viene stimato in circa 200 milioni di euro. Il trentennale iter per la progettazione della bonifica è al momento fermo presso l'Ispra , l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, a cui il ministero dell'Ambiente ha affidato nel 2021 gli studi propedeutici alla bonifica. Di diverso avviso è Francesco Di Sarcina, l'attuale presidente dell'**Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale. " Magari il problema principale fosse la bonifica! Qui ancora non c'è niente dal punto di vista del traffico container, invece con poco realismo qualcuno continua a immaginare un porto hub per contenitori. Il problema è che non ci sono le condizioni di mercato che lo permettono". Di Sarcina sottolinea come in tutta Italia il mercato di Teus (i container standard da 20 piedi) è stagnante da anni, fermo a nove milioni. "Il traffico non cresce e sono già allocati

nei grandi porti italiani, difficile che un armatore cambi dopo aver fatto investimenti". Il presidente ha invece in mente uno sviluppo graduale per il prossimo quinquennio, "considerato che attualmente in Sicilia si movimentano 100 mila TEU in un anno, quello che a Genova si fa in circa un mese. Io credo che l'isola abbia la possibilità al massimo di raddoppiare queste cifre e noi vogliamo realizzare nei prossimi anni un terminal contenitori proporzionato". La prima tappa è "spostare il terminal contenitori di Catania, dove non c'è più spazio per crescere, ad Augusta che invece ha ampi spazi. Questo comporterà anche l'arrivo di un numero maggiore di navi, perché il fondale di Augusta è più profondo, possono approdare navi con pescaggio di 13 metri anziché i 9 di Catania. Tutto questo senza la necessità di toccare la questione ambientale e la bonifica, il cui iter procede parallelamente. Per fare questo ci vorrà un anno, un anno e mezzo. Se tutti gli attori in campo saranno bravi - continua - il traffico inizierà a crescere e cominceremo a ragionare di una piccola riconversione modale". Crescita graduale quindi pensando soprattutto al mercato siciliano in entrata e in uscita. "Molte merci che consumiamo in Sicilia arrivano da fuori e in larga parte con i camion - continua Di Sarcina - Questo è parzialmente modificabile creando condizioni idonee. Anziché far sbarcare queste merci nei porti del Nord, gli armatori potrebbero scegliere Augusta. Ma non vedo realistico che un armatore sbarchi in Sicilia merci destinate al Nord Italia o Europa, visto che è molto più economico far viaggiare in nave i prodotti e accorciare il più possibile il trasporto in treno". Potrebbe interessarti anche.

Dal governo 4,7 milioni per il porto di Termini: serviranno per interventi di manutenzione straordinaria

Lo ha reso noto il ministero delle Infrastrutture retto da Matteo Salvini, che ha firmato il decreto con il quale è stato assegnato il 10% del fondo perequativo alle Autorità di sistema portuale che hanno presentato progetti ad hoc. Lo ha reso noto il ministero retto da Matteo Salvini, che ha firmato il decreto con il quale è stato assegnato - sulla base degli accordi di programma - il 10% del fondo perequativo alle Autorità di sistema portuale che hanno presentato progetti ad hoc. Questi gli interventi finanziati: 1,5 milioni al porto di Trieste per l'ampliamento della radice del molo VI del Punto Franco Nuovo; 2,4 milioni al porto di Marghera; 860 mila euro al porto di Ancona; 4,7 milioni al porto di Termini Imerese. Il fondo perequativo viene assicurato dal governo a quelle Autorità di Sistema portuale che introitano un minor gettito di nuove tasse e serve a consentire alle stesse di far fronte agli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria dei relativi porti.



Palermo Today

Dal governo 4,7 milioni per il porto di Termini: serviranno per interventi di manutenzione straordinaria



05/01/2023 09:57
Per Roma Fiumicino

Lo ha reso noto il ministero delle Infrastrutture retto da Matteo Salvini, che ha firmato il decreto con il quale è stato assegnato il 10% del fondo perequativo alle Autorità di sistema portuale che hanno presentato progetti ad hoc. Lo ha reso noto il ministero retto da Matteo Salvini, che ha firmato il decreto con il quale è stato assegnato - sulla base degli accordi di programma - il 10% del fondo perequativo alle Autorità di sistema portuale che hanno presentato progetti ad hoc. Questi gli interventi finanziati: 1,5 milioni al porto di Trieste per l'ampliamento della radice del molo VI del Punto Franco Nuovo; 2,4 milioni al porto di Marghera; 860 mila euro al porto di Ancona; 4,7 milioni al porto di Termini Imerese. Il fondo perequativo viene assicurato dal governo a quelle Autorità di Sistema portuale che introitano un minor gettito di nuove tasse e serve a consentire alle stesse di far fronte agli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria dei relativi porti.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Partito dal porto container con generi di prima necessità destinati al Burundi: "Siciliani popolo dall'animo ricco"

Si tratta di lettini, barelle, apparecchi medici, vestiario, giocattoli, utensili raccolti dall'associazione Aiutiamo il Burundi onlus. Totò Cuffaro: "Ringrazio ancora una volta tutti coloro che hanno contribuito a donare qualcosa" E' partito dal porto di Palermo un container con generi di prima necessità destinati al Burundi. Si tratta di lettini, barelle, apparecchi medici, vestiario, giocattoli, utensili, raccolti in Sicilia dall'associazione Aiutiamo il Burundi onlus. "Ringrazio ancora una volta tutti coloro che hanno contribuito a donare qualcosa. I siciliani sono un popolo straordinario, con un animo ricco e nobile, e lo hanno dimostrato ancora una volta - dichiara il commissario regionale della Dc e uno dei due fondatori dell'associazione Aiutiamo il Burundi, Totò Cuffaro -. Dalla Sicilia è appena partito un carico con strumenti che sono indispensabili per la comunità del Burundi. Il nostro impegno, però, prosegue. Uno dei nostri obiettivi è anche quello di permettere ai tanti piccoli bambini orfani di studiare e per dare un nostro contributo abbiamo deciso di devolvere all'associazione Aiutiamo il burundi onlus il ricavato del documentario '1768 giorni', che verrà presentato il prossimo 4 maggio al multisala di Palermo".



Il Nautilus

Focus

EU-ETS: per le Compagnie di navigazione nel 2026 i costi di un viaggio marittimo aumenteranno rispetto a oggi

Bruxelles. L'Unione europea (UE) fissa l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030, con l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette di gas a effetto serra (GHG) nel 2050. 'Fit for 55', è stato annunciato per raggiungere l'obiettivo del 2030, inclusa una proposta per estendere il sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU-ETS) al settore marittimo. Affrontare un tema come quello dell'ETS (Emission Trading Scheme) - oggi è importante - e ancora concepito dalle Compagnie di navigazione solo come uno schema di tassazione non del tutto comprensibile e del poco benefico climatico. Esiste una certa preoccupazione da parte dello shipping su questo sistema di tassazione. Molti gruppi armatoriali sostengono anche la necessità di esentare le linee delle Autostrade del Mare e quelle del cabotaggio con tutte le isole, comprese quelle maggiori, e non solo quelle meno di 200.000 abitanti - reclamando una continuità territoriale, soprattutto quella italiana. L'accordo europeo sulla tassazione ETS prevede che dal 2024 armatori e charterer dovranno acquistare e trasferire permessi di CO2 per ogni tonnellata di gas serra rilasciata nell'atmosfera durante un anno solare. Le navi, superiori alle 5.000 Gt di stazza che scalano i porti europei, dal 2024 saranno incluse nel sistema europeo di scambio di quote di emissione dove dovranno acquistare quote europee - 1EUA equivale ad 1 tonnellata di CO2 eq - e restituirle agli Stati membri. I responsabili politici dell'UE hanno deciso poi di includere anche le navi di stazza superiore a 400 Gt nel meccanismo di monitoraggio a partire dal 2025. Successivamente, una revisione della direttiva ETS nel 2026 determinerà se saranno tenute ad aderire all'EU-ETS. EUA (Emission Unit Allowances) è un certificato che rappresenta una quota di emissioni di CO2 (1 EUA = 1 tonnellata equivalente di CO2). I titoli EUA sono stati introdotti dall'Emission Trading Scheme per fare in modo che i soggetti obbligati debbano pagare per avere il diritto di emettere CO2 in atmosfera, promuovendo così investimenti in tecnologie meno emissive e dannose per l'ambiente. Il settore marittimo dovrà tener conto dei tempi stabiliti di un programma per l'inclusione nel sistema EU ETS e le compagnie di navigazione dovranno restituire le quote secondo un calendario preciso rispetto alle emissioni verificate: 40% delle emissioni verificate dichiarate per il 2024, il 70% delle emissioni verificate comunicate per il 2025 e il 100% delle emissioni verificate comunicate dal 2026 in poi. Inoltre, le navi che effettuano viaggi con partenza da un porto dello Spazio Economico Europeo e arrivo in un porto extraeuropeo o viceversa vedranno ridotto del 50% il loro requisito di resa. L'idea alla base di questo secondo sconto è che il restante 50% delle emissioni del viaggio dovrebbe essere infine contabilizzato dal piano del carbonio nel paese extra UE.



Informare

Focus

Il gruppo crocieristico NCLH ha registrato ricavi record per il primo trimestre dell'anno

Nei primi tre mesi di quest'anno è stato stabilito il nuovo record storico di giorni di crociera per passeggero. Se il gruppo crocieristico Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha archiviato il primo trimestre del 2023, così come i 12 trimestri precedenti, con una perdita netta, tuttavia nel periodo è stato registrato un risultato operativo di segno positivo, il primo dopo che già nel primo trimestre del 2020 l'impatto della pandemia di coronavirus sulle attività del gruppo aveva fatto segnare il primo di un'ininterrotta serie di valori negativi, e ha totalizzato ricavi eccezionalmente elevati che hanno segnato un nuovo record per questo periodo dell'anno e sono risultati inferiori solamente ai trimestri estivi, tradizionale periodo di picco per le crociere, del 2019 e del 2018. In particolare, nei primi tre mesi di quest'anno i ricavi di NCLH hanno totalizzato 1,82 miliardi di dollari, con un incremento del +249,1% sullo stesso periodo del 2022, di cui 1,21 miliardi generati dalla vendita delle crociere (+253,0%), valore che rappresenta un record per questo periodo dell'anno, e 613,1 milioni di dollari generati dalle vendite a bordo delle navi (+241,6%), valore che rappresenta un record trimestrale assoluto. EBITDA e utile operativo sono ammontati rispettivamente a 196,5 milioni e 10,7 milioni di dollari contro risultati entrambi di segno negativo per -471,6 milioni e -688,8 milioni di dollari nel primo trimestre del 2022. NCLH ha chiuso il primo trimestre del 2023 con una perdita netta di -159,3 milioni rispetto ad una perdita netta di 982,7 milioni di dollari nel corrispondente periodo dello scorso anno. NCLH, che opera attraverso i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ha reso noto che nel primo trimestre di quest'anno i giorni di crociera per passeggero, ovvero il numero di passeggeri ospitati sulle navi moltiplicato per il numero di giorni delle loro rispettive crociere, ha raggiunto la cifra record di 5,50 milioni, superando il precedente picco storico di 5,49 milioni di giorni di crociera per passeggero stabilito nel terzo trimestre del 2018. Attualmente la flotta del gruppo è costituita da 30 navi, mentre il portafoglio ordini di NCLH vede la prossima consegna di ulteriori sette nuove unità da crociera.



05/02/2023 00:23

Nel primo trimestre di quest'anno è stato stabilito il nuovo record storico di giorni di crociera per passeggero. Se il gruppo crocieristico Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH) ha archiviato il primo trimestre del 2023, così come i 12 trimestri precedenti, con una perdita netta, tuttavia nel periodo è stato registrato un risultato operativo di segno positivo, il primo dopo che già nel primo trimestre del 2020 l'impatto della pandemia di coronavirus sulle attività del gruppo aveva fatto segnare il primo di un'ininterrotta serie di valori negativi, e ha totalizzato ricavi eccezionalmente elevati che hanno segnato un nuovo record per questo periodo dell'anno e sono risultati inferiori solamente ai trimestri estivi, tradizionale periodo di picco per le crociere, del 2019 e del 2018. In particolare, nei primi tre mesi di quest'anno i ricavi di NCLH hanno totalizzato 1,82 miliardi di dollari, con un incremento del +249,1% sullo stesso periodo del 2022, di cui 1,21 miliardi generati dalla vendita delle crociere (+253,0%), valore che rappresenta un record per questo periodo dell'anno, e 613,1 milioni di dollari generati dalle vendite a bordo delle navi (+241,6%), valore che rappresenta un record trimestrale assoluto. EBITDA e utile operativo sono ammontati rispettivamente a 196,5 milioni e 10,7 milioni di dollari contro risultati entrambi di segno negativo per -471,6 milioni e -688,8 milioni di dollari nel primo trimestre del 2022. NCLH ha chiuso il primo trimestre del 2023 con una perdita netta di -159,3 milioni rispetto ad una perdita netta di 982,7 milioni di dollari nel corrispondente periodo dello scorso anno. NCLH, che opera attraverso i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ha reso noto che nel primo trimestre di quest'anno i giorni di crociera per passeggero, ovvero il numero di passeggeri ospitati sulle navi moltiplicato per il numero di giorni delle loro rispettive crociere, ha raggiunto la cifra record di 5,50 milioni, superando il precedente picco storico di 5,49 milioni di giorni di crociera per passeggero stabilito

Informare

Focus

Nel 2022 i crocieristi portati nei porti europei dalle navi che fanno capo a CLIA Europe sono aumentati del +227,6%

Dopo la lenta ma costante e duratura crescita che ha portato nel 2019 le compagnie crocieristiche associate a CLIA Europe, la sezione regionale europea della Cruise Lines International Association, a movimentare nei porti europei un traffico record di 7,71 milioni di passeggeri, dopo il successivo drastico crollo del -82,5% dell'attività nel 2020 a causa della pandemia di Covid-19 che ha praticamente azzerato le operazioni crocieristiche per nove mesi, con un traffico che è stato di soli 1,35 milioni di passeggeri totalizzati nel primo trimestre, e dopo la ripresa del +29,8% nel 2021 a seguito dell'allentamento delle limitazioni per contenere la crisi sanitaria mondiale con un traffico che è salito a 1,75 milioni di passeggeri, nel 2022 la crescita è diventata più sostenuta essendo stati movimentati nei porti europei 5,73 milioni di crocieristi, con un aumento del +227,6% sull'anno precedente. Lo evidenzia il rapporto sul mercato crocieristico europeo relativo al 2022 pubblicato da CLIA Europe, sottolineando che solamente alla fine dell'anno l'intera flotta di navi delle compagnie associate è ridiventata operativa. Tra le nazioni europee nei cui porti le navi che fanno capo alla CLIA hanno movimentato il maggior numero di passeggeri, nel 2022 in Germania il traffico è stato di 1,88 milioni di passeggeri (+225,7%), nel Regno Unito e in Irlanda di 1,66 milioni di passeggeri (+247,2%), in Italia di 791mila passeggeri (+132,6%), in Spagna di 414mila passeggeri (+459,5%) e in Francia di 325mila passeggeri (+180,2%). Il rapporto specifica che lo scorso anno la durata media delle crociere è stata di 8,5 giorni rispetto a 7,3 giorni nel 2021, a 9,3 nel 2020 e a 8,8 giorni nel 2019. Nel 2022 l'età media dei crocieristi imbarcati è stata di 48,3 anni rispetto a 48,0 nel 2021, a 50,5 nel 2020 e a 49,7 anni nel 2019. Nel 2022 le destinazioni crocieristiche più frequentate dalle navi di CLIA Europe sono state quelle nella regione del Mediterraneo occidentale e centrale (2,04 milioni di passeggeri) seguite da quelle della regione nordeuropea (1,52 milioni di pax), dalle destinazioni del Mediterraneo orientale (838mila pax), da quelle dei Caraibi (410mila pax) e dalle Canarie (329mila pax).



Dopo la lenta ma costante e duratura crescita che ha portato nel 2019 le compagnie crocieristiche associate a CLIA Europe, la sezione regionale europea della Cruise Lines International Association, a movimentare nei porti europei un traffico record di 7,71 milioni di passeggeri, dopo il successivo drastico crollo del -82,5% dell'attività nel 2020 a causa della pandemia di Covid-19 che ha praticamente azzerato le operazioni crocieristiche per nove mesi, con un traffico che è stato di soli 1,35 milioni di passeggeri totalizzati nel primo trimestre, e dopo la ripresa del +29,8% nel 2021 a seguito dell'allentamento delle limitazioni per contenere la crisi sanitaria mondiale con un traffico che è salito a 1,75 milioni di passeggeri, nel 2022 la crescita è diventata più sostenuta essendo stati movimentati nei porti europei 5,73 milioni di crocieristi, con un aumento del +227,6% sull'anno precedente. Lo evidenzia il rapporto sul mercato crocieristico europeo relativo al 2022 pubblicato da CLIA Europe, sottolineando che solamente alla fine dell'anno l'intera flotta di navi delle compagnie associate è ridiventata operativa. Tra le nazioni europee nei cui porti le navi che fanno capo alla CLIA hanno movimentato il maggior numero di passeggeri, nel 2022 in Germania il traffico è stato di 1,88 milioni di passeggeri (+225,7%), nel Regno Unito e in Irlanda di 1,66 milioni di passeggeri (+247,2%), in Italia di 791mila passeggeri (+132,6%), in Spagna di 414mila passeggeri (+459,5%) e in Francia di 325mila passeggeri (+180,2%). Il rapporto specifica che lo scorso anno la durata media delle crociere è stata di 8,5 giorni rispetto a 7,3 giorni nel 2021, a 9,3 nel 2020 e a 8,8 giorni nel 2019. Nel 2022 l'età media dei crocieristi imbarcati è stata di 48,3 anni rispetto a 48,0 nel 2021, a 50,5 nel 2020 e a 49,7 anni nel 2019. Nel 2022 le destinazioni crocieristiche più frequentate dalle navi di CLIA Europe sono state quelle nella regione del Mediterraneo occidentale e centrale (2,04 milioni di passeggeri) seguite da quelle della regione nordeuropea (1,52 milioni di pax), dalle destinazioni del Mediterraneo orientale (838mila pax), da quelle dei Caraibi (410mila pax) e dalle Canarie (329mila pax).

Shipping Italy

Focus

Testato a Valencia il primo trattore portuale a idrogeno verde Made in Italy

Iniziata la sperimentazione presso il Valencia Terminal Europa del Gruppo Grimaldi della macchina che sarà sotto la lente del progetto europeo H2PORTS di Redazione SHIPPING ITALY 1 Maggio 2023 Il porto di Valencia è stato il primo al mondo a sperimentare le operazioni di un trattore Terberg 4x4 alimentato a idrogeno verde per movimentare i container e i rimorchi in banchina. È stato sviluppato da Atena, un centro di ricerca e tecnologia composto da università, istituti di ricerca e aziende private, con sede in Campania. Il trattore portuale ha effettuato il primo test operativo presso il Valencia Terminal Europa, società appartenente al Gruppo Grimaldi, sotto la supervisione di un team di ispettori del progetto europeo H2PORTS. Prima ha eseguito un test a vuoto, soltanto con la testa del trattore, successivamente ha agganciato un rimorchio e ha eseguito un giro di prova nel terminal. Le primissime sperimentazioni di questa tipologia di veicolo sono state condotte a Napoli, presso il centro di ricerche Atena, con la collaborazione di Logicport S.p.A. società del Gruppo Grimaldi che gestisce diversi terminal portuali in Italia. Per Grimaldi si tratta "di un progetto sostenibile, efficiente ed ecosostenibile al fine di accelerare la transizione ecologica nel settore del trasporto marittimo. L'impiego di questi nuovi macchinari - spiegava recentemente Grimaldi in una nota - consentirà la movimentazione di carichi rotabili a zero emissioni, migliori e più salutarie condizioni di lavoro agli operatori portuali, la riduzione dei consumi di energia della ventilazione forzata nei garage delle navi e l'azzeramento delle emissioni acustiche". Il trattore a idrogeno verde rientra nel progetto europeo H2PORTS, che sta implementando celle a combustibile e tecnologie a idrogeno nei porti europei. È coordinato dalla Valenciaport Foundation, in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale di Valencia, e finanziato dal Clean Hydrogen Partnership Programme. Questo progetto mira a testare e convalidare le tecnologie dell'idrogeno sulle macchine portuali. Il progetto ha avuto un investimento di circa 4,4 milioni di dollari. "Questa è la prima volta che questo macchinario ha lavorato con risultati spettacolari per aiutare a spostare i container all'interno del porto di Valencia senza emissioni. È anche la prima volta in Europa e nel mondo che vediamo questa tecnologia applicata alle operazioni portuali" ha commentato Lionel Boillot, Project Officer, Clean Hydrogen Joint Undertaking della Commissione Europea. Il trattore a idrogeno verde è il primo di due prototipi che saranno testati per due anni nel porto di Valencia. Il secondo, che arriverà nelle prossime settimane, è un reach stacker (container stacker) alimentato a idrogeno. L'unità è stata sviluppata dal produttore di apparecchiature Hyster nell'ambito del progetto europeo H2PORTS e sarà testata presso il terminal Msc di Valencia. Lo scorso gennaio inoltre, il porto di Valencia ha installato una stazione di rifornimento a idrogeno in grado di soddisfare il fabbisogno di carburante



05/01/2023 23:40

Iniziata la sperimentazione presso il Valencia Terminal Europa del Gruppo Grimaldi della macchina che sarà sotto la lente del progetto europeo H2PORTS di Redazione SHIPPING ITALY 1 Maggio 2023 il porto di Valencia è stato il primo al mondo a sperimentare le operazioni di un trattore Terberg 4x4 alimentato a idrogeno verde per movimentare i container e i rimorchi in banchina. È stato sviluppato da Atena, un centro di ricerca e tecnologia composto da università, istituti di ricerca e aziende private, con sede in Campania. Il trattore portuale ha effettuato il primo test operativo presso il Valencia Terminal Europa, società appartenente al Gruppo Grimaldi, sotto la supervisione di un team di ispettori del progetto europeo H2PORTS. Prima ha eseguito un test a vuoto, soltanto con la testa del trattore, successivamente ha agganciato un rimorchio e ha eseguito un giro di prova nel terminal. Le primissime sperimentazioni di questa tipologia di veicolo sono state condotte a Napoli, presso il centro di ricerche Atena, con la collaborazione di Logicport S.p.A. società del Gruppo Grimaldi che gestisce diversi terminal portuali in Italia. Per Grimaldi si tratta "di un progetto sostenibile, efficiente ed ecosostenibile al fine di accelerare la transizione ecologica nel settore del trasporto marittimo. L'impiego di questi nuovi macchinari - spiegava recentemente Grimaldi in una nota - consentirà la movimentazione di carichi rotabili a zero emissioni, migliori e più salutarie condizioni di lavoro agli operatori portuali, la riduzione dei consumi di energia della ventilazione forzata nei garage delle navi e l'azzeramento delle emissioni acustiche". Il trattore a idrogeno verde rientra nel progetto europeo H2PORTS, che sta implementando celle a combustibile e tecnologie a idrogeno nei porti europei. È coordinato dalla Valenciaport Foundation, in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale di Valencia, e finanziato dal Clean Hydrogen Partnership Programme. Questo progetto mira a testare e convalidare le tecnologie dell'idrogeno

Shipping Italy

Focus

dei terminal. La stazione comprende una parte fissa dedicata alla ricezione, stoccaggio e compressione dell'idrogeno fino alla pressione di mandata, e una parte mobile che immagazzina l'idrogeno compresso e dispone di un erogatore per il rifornimento delle macchine portuali.