

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Primo Piano

06/04/2020	Ansa		7
<hr/>			
06/04/2020	FerPress		8
<hr/>			
06/04/2020	Il Nautilus		9
<hr/>			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	10
<hr/>			
06/04/2020	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		11
<hr/>			
07/04/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	12
<hr/>			
06/04/2020	quifinanza.it		14
<hr/>			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	15
<hr/>			
06/04/2020	Ansa		16
<hr/>			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	17
<hr/>			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	18
<hr/>			
06/04/2020	shippingitaly.it		19
<hr/>			
06/04/2020	TeleBorsa		20
<hr/>			
06/04/2020	Yahoo Notizie		21
<hr/>			
07/04/2020	Il Tirreno	Pagina 28	22
<hr/>			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	24
<hr/>			
06/04/2020	unionesarda.it		25
<hr/>			
06/04/2020	shippingitaly.it		26
<hr/>			
06/04/2020	sintony.it		27
<hr/>			

Trieste

06/04/2020	IlNordEstQuotidiano		29
<hr/>			



06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	30
<hr/>			
06/04/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	31
<hr/>			
06/04/2020	transportonline.com		32
<hr/>			

Venezia

07/04/2020	Il Gazzettino Pagina 32	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	33
<hr/>			

Genova, Voltri

06/04/2020	Ansa		35
<hr/>			
06/04/2020	Citta della Spezia		36
<hr/>			
06/04/2020	Il Vostro Giornale		37
<hr/>			
06/04/2020	Savona News		38
<hr/>			

Ravenna

06/04/2020	Il Nautilus		39
<hr/>			
06/04/2020	Informazioni Marittime		40
<hr/>			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	41
<hr/>			

Livorno

07/04/2020	Il Tirreno Pagina 28		42
<hr/>			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	43
<hr/>			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	45
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

07/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16		46
<hr/>			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	47
<hr/>			

06/04/2020	Portnews		48
<hr/>			
07/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 47	49
<hr/>			
07/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13	50
<hr/>			
07/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 47	51
<hr/>			
06/04/2020	Expartibus		52
<hr/>			
06/04/2020	Regione Toscana		53
<hr/>			

Napoli

07/04/2020	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 6	<i>Angelo Agrippa</i>	54
<hr/>				
07/04/2020	Il Mattino	Pagina 8		56
<hr/>				
06/04/2020	Il Nautilus			58
<hr/>				
06/04/2020	Informazioni Marittime		<i>PAOLO BOSSO</i>	59
<hr/>				
06/04/2020	Portnews			60
<hr/>				
06/04/2020	shipmag.it		<i>Redazione</i>	61
<hr/>				
06/04/2020	shippingitaly.it			62
<hr/>				

Salerno

07/04/2020	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 23	<i>Petronilla Carillo</i>	63
<hr/>				
07/04/2020	Cronache di Salerno	Pagina 7		65
<hr/>				
07/04/2020	Il Roma	Pagina 10		66
<hr/>				
06/04/2020	Ansa			67
<hr/>				
06/04/2020	Cronache Della Campania		<i>LA REDAZIONE</i>	68
<hr/>				
06/04/2020	Ildenaro.it			69
<hr/>				
06/04/2020	Napoli Flash 24		<i>BARBARA CAPUTO</i>	70
<hr/>				
06/04/2020	Napoli Village			71
<hr/>				
06/04/2020	Salerno Today			72
<hr/>				

Brindisi

07/04/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 13 *ROBERTA GRASSI* 73
Tricolore e inno nazionale Nave Costa ringrazia la città

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/04/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 5 75
Nave centro Covid, ex ufficiali medici subito a disposizione

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/04/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 22 76
Autorità portuale, stop ai tre ricorsi sulla nomina di Mega?

07/04/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 6 77
Villa, ieri "dimenticati" i controlli sanitari sui viaggiatori

07/04/2020 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 12 78
Autorità portuale dello Stretto: le iniziative avviate per non fare affondare le imprese

06/04/2020 **New Sicilia** *REDAZIONE NEWSICILIA* 79
Attraversamento dello Stretto solo con prenotazione online: ecco la NOTA sulla nuova Ordinanza

Catania

07/04/2020 **La Sicilia** Pagina 14 81
Vendita del pesce in banchina si attende il parere del Comitato

Focus

05/04/2020 **portnews.it** *Davide Santini* 82
Autorità Portuali a rischio marginalità

06/04/2020 **shippingitaly.it** 84
Porti Italia: nel 2019 sfiorati i 12 milioni di crocieristi. Bene anche i traghetti

06/04/2020 **Ansa** 85
Coronavirus: Usa, verso la stretta sulle navi da crociera

06/04/2020 **Ansa** 86
Federagenti, sull' attracco delle navi c' è una legge, si rispetti

06/04/2020 **Corriere Marittimo** 87
Federagenti, Riportare a casa marittimi e passeggeri italiani ancora sulle navi da crociera nazionali

06/04/2020 **FerPress** 88
#Coronavirus: Federagenti, rispetto delle leggi deve valere anche per navi e porti

06/04/2020 **Informare** 89
Federagenti chiede che in questo momento d' emergenza il rispetto delle leggi valga anche per le navi e i porti

06/04/2020 **Informazioni Marittime** 90
Federagenti: tuteliamo navi da crociera, agenti marittimi e brokers

06/04/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 91
'Il rispetto delle leggi vale anche per navi e porti'

06/04/2020	Sea Reporter		92
Federagenti: "Il rispetto delle leggi deve valere anche per navi e porti"			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Vito de Ceglia</i>	93
Caso Costa Crociere, De Falco: 'Il silenzio di Capitanerie e Autorità portuali, un'abdicazione ai propri doveri'			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	95
Duci: La legge deve essere rispettata sempre. Non dimentichiamo navi e porti			
06/04/2020	The Medi Telegraph		96
Navi Costa Crociere respinte, De Falco: "Capitanerie e Autorità portuali abdicano ai propri doveri"			
06/04/2020	Ildenaro.it		97
Coronavirus, Confrasperto scrive al Governo: Le nostre priorità? Liquidità alle imprese e aiuti ai lavoratori			
06/04/2020	Corriere Marittimo		98
Fedepiloti, Bandiera: Pilotaggio portuale, fondamentale per l' approvvigionamento del Paese			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	100
Fedepiloti, Bandiera: Il Covid-19 non ci ha fermato, strategico il nostro contributo			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	102
Uiltrasporti: anche i marittimi nella tempesta			
06/04/2020	The Medi Telegraph		103
La Uiltrasporti: "Preoccupa la situazione dei marittimi italiani"			
06/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	104
Assicurazione Covid-19 per agenzie marittime			
06/04/2020	shippingitaly.it		105
Nuova assicurazione sanitaria Covid-19 per agenti e broker marittimi in Italia			
06/04/2020	Portnews		106
Il Covid-19 affonda la logistica			
06/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	107
Sea-Int: Il mercato container rischia una perdita fino a 23 miliardi di dollari nel 2020			
06/04/2020	Informare		108
L' International Association of Ports and Harbors istituisce un portale web per aiutare i porti ad affrontare la pandemia			
06/04/2020	Informazioni Marittime		109
Guardia Costiera a tutto campo contro il Covid-19			

De Micheli e Autorità portuali al lavoro su ripresa attività

Gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di Sistema Portuale -

"Prosegue il dialogo fortemente voluto dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti con i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell'economia del mare". Lo si legge in una nota del Mit. "In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta del Ministro, si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di Sistema Portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Infine, la questione più volte affrontata dal ministro De Micheli delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria".(ANSA). CN-COM/



#Coronavirus: De Micheli e presidenti Autorità portuali al lavoro su misure contenimento e ripresa attività

(FERPRESS) -Roma, 6 APR - Prosegue il dialogo fortemente voluto dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti con i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell' economia del mare. In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta del Ministro, si è scelto di procedere con l' istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di Sistema Portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Infine, la questione più volte affrontata dal ministro De Micheli delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria.



De Micheli e Presidenti Autorità Portuali al lavoro su misure di contenimento e ripresa attività

Individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo

MIT - Prosegue il dialogo fortemente voluto dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti con i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell' economia del mare. In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta del Ministro, si è scelto di procedere con l' istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di Sistema Portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Infine, la questione più volte affrontata dal ministro De Micheli delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria.



Prosegue il dialogo De Micheli-AdSp

Individuare misure di carattere economico e organizzativo

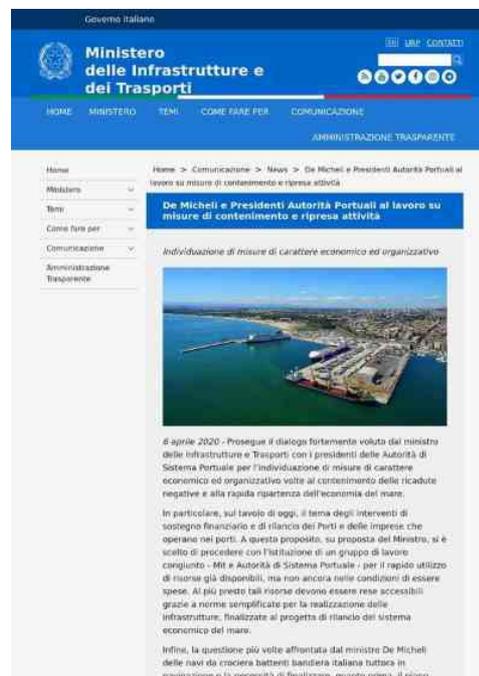
Redazione

ROMA Prosegue il dialogo fortemente voluto dalla ministra delle Infrastrutture e Trasporti con i presidenti delle Autorità di Sistema portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell'economia del mare. In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta della ministra si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto Mit e Autorità di Sistema portuale per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Infine, la questione più volte affrontata dalla ministra De Micheli delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria.



De Micheli e Presidenti Autorità Portuali al lavoro su misure di contenimento e ripresa attività

Individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo 6 aprile 2020 - Prosegue il dialogo fortemente voluto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell' economia del mare. In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta del Ministro, si è scelto di procedere con l' istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di Sistema Portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Infine, la questione più volte affrontata dal ministro De Micheli delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria. Data di ultima modifica: 06/04/2020 Data di pubblicazione: 06/04/2020.



De Micheli: "Per le navi Costa un piano solidale fra le regioni"

Videoconferenza del ministro dei Trasporti con le autorità di sistema portuale sull'emergenza coronavirus Duci, Federagenti: "Inaccettabile che non si rispettino le leggi". I sindacati: "Genova dia una risposta chiara"

Solidarietà e sostenibilità sanitaria. Il ministro dei Trasporti Paola De Micheli detta la linea del governo sul rientro delle tre navi di Costa Crociere, Deliziosa, che ha interrotto il giro del mondo e sta rientrando in Italia, e Magica e Favolosa, ferme con i soli equipaggi alle Bahamas. De Micheli affronta il tema all'interno della videoconferenza con i presidenti delle autorità di sistema portuali, strutture di raccordo fra il potere centrale e le banchine, fondamentali per garantire insieme ai privati e al mondo del lavoro la tenuta della filiera logistica, l'approvvigionamento delle merci e gli spostamenti delle persone, anche se ormai ridotti al minimo per l'emergenza. «Dobbiamo finalizzare quanto prima un piano per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti delle navi da crociera battenti bandiera italiana - spiega De Micheli - Gli attracchi dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità ricettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata». Avanti poi con il piano di sostegno da parte del governo ai porti. Dovranno essere individuate misure economiche e organizzative per contenere le ricadute negative e prepararsi alla ripartenza dell'economia del mare. «Si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di sistema portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare». Tiene comunque banco la vicenda delle navi di Costa Crociere che devono rientrare in Italia. Il comandante generale delle Capitanerie di Porto, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, ha spiegato domenica a Repubblica la necessità di un'intesa solidale fra le regioni di mare italiane. «Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni pur vaga concezione dello Stato di diritto - commenta il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - Il decreto della Presidenza del Consiglio varato il 19 marzo fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. E' ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo». Altrettanto netta la posizione dei rappresentanti dei lavoratori. «Non abbandoniamo i marittimi - scrivono Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti Liguria - Hanno diritto di essere accolti nei porti italiani. Diverse navi sono attualmente attraccate in porti esteri oppure sono in navigazione e non possono ricevere la necessaria assistenza». I sindacati chiedono alle istituzioni di ricevere le navi Costa nei porti della Liguria che hanno la possibilità di poter far attraccare queste navi e di permettere agli equipaggi di ricevere la dovuta assistenza. «I nostri porti possono aiutare anche i marittimi non italiani a ritornare presso i loro luoghi d'origine in attesa che il mercato delle crociere riparta - continuano - I porti del nostro territorio non possono e non devono rifiutarsi di permettere alle navi battenti bandiera italiana di approdare nel territorio italiano; questo atteggiamento irrispettoso e discriminatorio da noi non può essere accettato: i marittimi non sono italiani di serie





La Repubblica (ed. Genova)

Primo Piano

B». Per i sindacati è nel dna di una regione come la Liguria garantire questo diritto ai lavoratori. « Abbiamo tratto molti vantaggi da questa filiera economica e nel momento di necessità non possiamo girare le spalle ai nostri marittimi e al comparto, non possiamo far finta che quello attuale non sia un problema che ci riguarda da vicino, solo perché la nave è un elemento itinerante - chiudono Filt, Fit e Uiltrasporti - Nel porto di Genova ci sono spazi adeguati per far approdare questi giganti del mare». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Coronavirus, De Micheli e Presidenti AdSP al lavoro su misure contenimento e ripresa attività

(Teleborsa) Confronto ancora in corso tra Ministra Infrastrutture e Trasporti e Presidenti **AdSP**. Obiettivo, l'individuazione di misure di carattere economico e organizzativo per il contenimento delle ricadute negative causa pandemia Covid-19 e rapida ripartenza dell'economia del mare. Tema della giornata di lavoro, gli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano negli scali marittimi.



Assoporti, secondo round con la ministra. Ecco la lettera con le richieste dei porti / Il documento

Redazione

Il numero uno dell'associazione delle Authority Daniele Rossi tra pochi minuti illustrerà al governo i contenuti della lettera condivisa con gli altri presidenti: ci sono tutte le misure che **Assoporti** ritiene necessarie per superare il momento di crisi causato dal coronavirus e che ShipMag è in grado di anticipare. Estensione della normativa derogatoria sui canoni a tutte le concessioni disciplinate dal codice della navigazione, quindi non solo agli articoli 16 e 18. E' uno dei punti contenuti nel documento, insieme all'azzeramento dei canoni delle concessioni.



Assoporti, secondo round con la ministra. Ecco la lettera con le richieste dei porti / Il documento

di [Silvia](#) - [Redazione](#)



Roma - Assoporti ci riprova. Oggi alle 13 ci sarà la seconda conferenza stampa, dopo quella del 27 marzo, tra i presidenti degli scali italiani e la ministra dei Trasporti Paola De Micheli.

Il numero uno dell'associazione delle Authority **Daniele Rossi** tra pochi minuti illustrerà al governo i contenuti della lettera condivisa con gli altri presidenti: ci sono tutte le misure che Assoporti ritiene necessarie per superare il momento di crisi causato dal coronavirus e che **ShipMag** è in grado di anticipare.

LEGGI LA LETTERA DI ASSOPORTI [>>>](#)

"Estensione della normativa derogatoria sui canoni a tutte le concessioni disciplinate dal codice della navigazione, quindi non solo agli articoli 16 e 18". E' uno

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Porti: scali sardi al primo posto per numero di passeggeri

Scali marittimi sardi tre volte sul podio. Primi per numero di passeggeri su traghetto, secondi per movimentazione di rinfuse liquide, terzi per tonnellate globali di merce. È quanto emerge dal Bollettino statistico redatto dall'Associazione dei porti italiani (**Assoporti**) relativo al 2019. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna conferma la leadership nazionale nel trasporto passeggeri su traghetto (lungo raggio) con 4.991.759 unità. A queste cifre si aggiungono altri 845 mila di Portovesme e 284 mila circa di Santa Teresa, categoria del "corto raggio". Secondo posto, invece, con 27.873.750 tonnellate, nel settore delle rinfuse liquide (preceduti da Trieste e Monfalcone) e al quarto per tonnellaggio di merci varie trasportate su gommate (10.922.066); classifica, questa, dominata dal sistema portuale di Livorno, Piombino e Portoferraio con quasi 22 milioni di tonnellate. Terza posizione, con 46.250.438 tonnellate, per il totale delle merci movimentate (somma di rinfuse liquide, solide, contenitori, varie e su gommato). Classifica nella quale l' **AdSP** sarda è preceduta da quella del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), con poco più di 66 milioni di tonnellate e, al primo posto, da quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona - Vado), con oltre 67 milioni. Ottavo posto, invece, sullo scenario nazionale dell' industria crocieristica, con oltre 457 mila unità in transito. Negativo, invece, il risultato dei container movimentati che, con l' interruzione del traffico a partire dalla scorsa primavera, ha portato il Porto Canale di Cagliari al decimo posto, rispetto all' ottavo dei due anni precedenti. "I dati - commenta Massimo Deiana, presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna - rappresentano una ventata di ottimismo. E' in momenti come questi che bisogna pianificare la ripartenza".



Risorse ai porti e approdi sicuri al vaglio del ministro dei Trasporti

Redazione

Roma Prosegue il dialogo tra il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e i presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell'economia del mare. In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei porti e delle imprese portuali. A questo proposito, su proposta del ministro, si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto Mit e Autorità di sistema portuale per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. <https://www.shipmag.it/assoparti-secondo-round-con-la-ministra-ecco-la-lettera-con-le-richieste-dei-porti-il-documento/> Infine, la questione delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria

Informativa
 Questo sito e gli strumenti di terzi con esso 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 delle funzioni offerte dalla nostra pagina. I dettagli di raccolta, l'elenco e altri identificatori chiamati a raccogliere questa informazione, presegnando la navigazione di questa pagina, cliccando un link o un pulsante e continuando a navigare in altre pagine.

Scopi di più e personalizza

Risorse ai porti e approdi sicuri al vaglio del ministro dei Trasporti
 06 APRILE 2020 - 08:00:00



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

[+0](#)

Roma - Prosegue il dialogo tra il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e i presidenti delle Autorità di sistema portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell'economia del mare.

In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei porti e delle imprese portuali. A questo proposito, su proposta del ministro, si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di sistema portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese. Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare.

<https://www.shipmag.it/assoparti-secondo-round-con-la-ministra-ecco-la-lettera-con-le-richieste-dei-porti-il-documento/>

Infine, la questione delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di

Ancip scrive a De Micheli e Rossi: Lavoro nei porti, ecco le misure economiche urgenti

Redazione

Roma Autorizzare le Autorità di Sistema portuale ad erogare un contributo, fino ad un importo massimo di due milioni di euro, per ripianare le perdite finanziarie ed economiche delle imprese autorizzate ex art. 17 commi 2 e 5, dovute alla crisi generata dalla diffusione del Covid-19 fino alla fine della crisi. E la proroga delle autorizzazioni in essere o già scadute ex art 17 commi 2 e 5 fino ad un massimo di cinque anni. Sono le richieste urgenti di natura economica-finanziaria che l'Associazione nazionale compagnie imprese portuali (Ancip) ha inviato oggi al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Paola De Micheli e al presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, a sostegno dell'operatività e flessibilità lavorativa all'interno dei porti italiani . Misure, è l'auspicio di Ancip, che dovrebbero entrare 'possibilmente nel decreto in via di emanazione'. 'Le Compagnie e Imprese, autorizzate ad operare nei porti ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 17, commi 2 e 5, della legge n. 84/1994 - riporta la lettera dell'Ancip -, in questo momento di assoluta emergenza, garantiscono de facto la tenuta operativa dei porti italiani, sopperendo alla mancanza di forza lavoro delle imprese e dei terminalisti, assenze dovute a malattie, ferie e congedi di vario genere. In sostanza, grazie alla propria flessibilità, gli art. 17 (Cooperative ed Imprese) rappresentano l'elemento principale e fondamentale per mantenere l'efficienza e l'operatività dell'intero sistema portuale nazionale'.



Ancip scrive a De Micheli e Rossi: "Lavoro nei porti, ecco le misure economiche urgenti"

28 APRILE 2020 - Redazione



Roma - Autorizzare le Autorità di Sistema portuale ad erogare un contributo, fino ad un importo massimo di due milioni di euro, per ripianare le perdite finanziarie ed economiche delle imprese autorizzate ex art. 17 commi 2 e 5, dovute alla crisi generata dalla diffusione del Covid-19 fino alla fine della crisi. E la proroga delle autorizzazioni in essere o già scadute ex art 17 commi 2 e 5 fino ad un massimo di cinque anni. Sono le richieste urgenti di natura economica-finanziaria che l'Associazione nazionale compagnie imprese portuali (Ancip) ha inviato oggi al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Paola De Micheli e al presidente di Assoporti, Daniele Rossi, a sostegno dell'operatività e flessibilità lavorativa all'interno

Iscriviti alla newsletter

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

Si iscrivo

Dal Ministero ok a norme semplificate per sbloccare gli investimenti nei porti

Da Roma arriva una prima apertura alle richieste avanzate dalle Autorità di Sistema Portuale di poter disporre di una corsia preferenziale per sbloccare le nuove opere con fondi già stanziati ma bloccate per autorizzazioni di spesa o per questioni burocratiche. Lo ha reso noto il Ministero dei trasporti con una nota inviata a seguito di una nuova riunione con i presidenti delle port authority italiane finalizzata a individuare misure di carattere economico e organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell'economia del mare si legge. In particolare sul tavolo c'era il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta del ministro, si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto (Mit e Autorità di Sistema Portuale) per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese scrivono dal dicastero romano. Per poi aggiungere che al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Par di capire, dunque, che siano in arrivo provvedimenti normativi ad hoc per semplificare l'avvio di nuove opere già approvate e finanziate nei porti. Il presidente del sistema portuale veneto, Pino Musolino, ha quantificato in 1 miliardo di euro questi investimenti infrastrutturali pronti a partire ma rimasti finora in stand-by.



Dal Ministero ok a norme semplificate per sbloccare gli investimenti nei porti



Da Roma arriva una prima apertura alle richieste avanzate dalle Autorità di Sistema Portuale di poter disporre di una corsia preferenziale per sbloccare le nuove opere con fondi già stanziati ma bloccate per autorizzazioni di spesa o per questioni burocratiche.

Lo ha reso noto il Ministero dei trasporti con una nota inviata a seguito di una nuova riunione con i presidenti delle port authority italiane finalizzata a individuare "misure di carattere economico e organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza

Economia Trasporti

Coronavirus, De Micheli e Presidenti AdSP al lavoro su misure contenimento e ripresa attività

In discussione gli interventi di sostegno finanziario e rilancio dei Porti e delle imprese che operano negli scali marittimi. Inoltre la questione approdi navi crociera italiane

(Teleborsa) - Confronto ancora in corso tra Ministra Infrastrutture e Trasporti e Presidenti **AdSP**. Obiettivo, l'individuazione di misure di carattere economico e organizzativo per il contenimento delle ricadute negative causa pandemia Covid-19 e rapida ripartenza dell' economia del mare. Tema della giornata di lavoro, gli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano negli scali marittimi. A questo proposito, si è scelto di procedere con l' istituzione di un gruppo di lavoro congiunto **Mit-AdSP** per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese . Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate appunto al progetto di rilancio del sistema economico del mare. Infine, la questione più volte affrontata da Paola De Micheli delle navi da crociera di bandiera italiana tuttora in navigazione e la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti. Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità ricettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà e alla sostenibilità sanitaria.



Coronavirus, gruppo lavoro Mit-Autorità porti su rilancio sistema

Roma, 6 apr. (askanews) - Prosegue il dialogo fortemente voluto dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti con i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'individuazione di misure di carattere economico ed organizzativo volte al contenimento delle ricadute negative e alla rapida ripartenza dell'economia del mare. In particolare, sul tavolo di oggi, il tema degli interventi di sostegno finanziario e di rilancio dei Porti e delle imprese che operano nei porti. A questo proposito, su proposta del ministro, "si è scelto di procedere con l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto - Mit e Autorità di Sistema Portuale - per il rapido utilizzo di risorse già disponibili, ma non ancora nelle condizioni di essere spese". Al più presto tali risorse devono essere rese accessibili, spiega una nota, "grazie a norme semplificate per la realizzazione delle infrastrutture, finalizzate al progetto di rilancio del sistema economico del mare". Infine, la questione più volte affrontata dal ministro De Micheli delle navi da crociera battenti bandiera italiana tuttora in navigazione e "la necessità di finalizzare, quanto prima, il piano, per i prossimi approdi sicuri nei nostri porti". "Attracchi che dovranno avvenire senza sovraccaricare in alcun modo la capacità recettiva dei sistemi sanitari regionali già fortemente stressata. Quindi un piano ispirato alla solidarietà ed alla sostenibilità sanitaria".



economia del mare

Non solo contenitori: Livorno è il primo porto per i camion via nave

LIVORNO Le cifre dell' Avvisatore Marittimo sono impietose: negli ultimi 13 giorni di marzo è mancata all' appello una nave su tre rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Anzi, negli ultimi tre giorni del mese il segno "meno" ha raggiunto percentuali choc, se è vero che domenica 29 il calo era stato del 42,1%, lunedì 30 del 41,7% e martedì 31 del 35% tondo (senza contare che giovedì 26 si era precipitati ad appena 7 navi entrate in porto con un ruzzolone all' ingiù di oltre 61 punti rispetto alle 18 navi dello scorso anno). Ma questa è l' era del coronavirus e, al tirar delle somme, vedremo quanto l' avrà pagata cara il nostro porto. Sono però state appena pubblicate da **Assoporti**, l' organizzazione che raggruppa tutte le autorità portuali, le statistiche che fotografano l' andamento del 2019 in tutta la portualità made in Italy: balza agli occhi che Livorno ha non solo mantenuto e consolidato la propria leadership in campo nazionale nei traffici dei camion e dei trailer via nave (ro-ro), le cosiddette "autostrade del mare". Non solo primi in Italia, ma anche di gran lunga se è vero che nel porto di Livorno i ro-ro hanno sfondato il tetto dei 16 milioni di tonnellate mentre sul secondo gradino del podio c' è Genova che non arriva neanche a dieci. Beninteso, in un anno la crescita è stata di appena una frazione di punto (più 0,6%) se la misuriamo in tonnellaggio. Un po' meglio se contiamo i mezzi pesanti: ormai a un passo da quota 520mila, oltre 11mila in più rispetto a dodici mesi prima (più 2,3%). Ma con un andamento da altalena se è vero che la locomotiva l' hanno fatto i bimestri di gennaio-febbraio e luglio-agosto. Ce ne vorrà adesso per riprenderci da questa primavera sotto il segno del Covid-19: anche se nel marzo dei guai sono comunque arrivate 146 navi ro-ro, in calo se confrontate al 2019 ma tutt' al più di 7,5 punti percentuali, sempre secondo i dati dell' Avvisatore Marittimo. In effetti, la quota di mercato in questo campo per Livorno è andata crescendo negli ultimi anni: nel 2019 il porto Livorno vale da solo più del 15% del mercato delle "autostrade del mare", e se lo mettiamo in tandem con gli altri scali sotto i vessilli di Palazzo Rosciano (cioè Piombino e Elba), eccoci a quasi 22 milioni di tonnellate che equivalgono al 20,5%. Sono stati necessari nove anni per rimettersi in carreggiata dopo il tonfo per la crisi post-2008, ma negli ultimi sette anni sono aumentati di quasi il 71% il numero di camion e semirimorchi imbarcati o sbarcati e di oltre il 63% la merce transitata dalle nostre banchine. Questo torna a dirci una cosa: l' espansione a mare del porto di Livorno è indispensabilissima per i traffici container (colpa dei fondali insufficienti) ma chissà che non lo sia ancor di più per le "autostrade del mare" che hanno fame di spazi. Coronavirus a parte, le "autostrade del mare" saranno la modalità-chiave per l' import-export con la sponda nel Nord Africa appena lì le primavere arabe sbocceranno davvero e Bruxelles la smetterà di considerare quei lidi solo come punto di partenza di barconi di clandestini. Ma, come spiegano fonti del gruppo Grimaldi, una delle flotte principali in questo campo, la centralità di Livorno spiega con il fatto che è punto di riferimento geostrategico tanto verso la Spagna che sulla direttrice verso Nord Est e Austria ma anche Sicilia e Sardegna o Tunisi e Malta. Offre una pluralità di opzioni, flessibilità e rapidità: ne avremo bisogno al risveglio dall' incubo del Covid-19.



Il Tirreno

Primo Piano

--Ma.Zuc.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Portualità nazionale: AdSp mare di Sardegna ai primi posti

Il focus 2019 di Assoportivi conferma la strategicità del sistema degli scali sardi

Redazione

Prima per numero di passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione di rinfuse liquide, terza per tonnellate globali di merce. Per il terzo anno consecutivo, nonostante la contrazione del traffico container, l'AdSp del Mare di Sardegna conferma il suo ruolo chiave nel panorama della portualità nazionale. È, in sintesi, quanto emerge dal Bollettino statistico redatto dall'Associazione dei porti italiani (Assoportivi) relativo al 2019. Un focus dettagliato sul sistema portuale del Paese nell'anno appena concluso, che mette in chiaro i numeri generati dalle 16 Autorità di Sistema, per un totale di circa 50 porti amministrati. In questo scenario, l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna conferma la leadership nazionale nel trasporto passeggeri su traghetto (lungo raggio) con 4.991.759 unità, alle quali si aggiungono altri 845 mila di Portovesme e 284 mila circa di Santa Teresa; passeggeri, questi, che rientrano nella categoria del corto raggio. Secondo posto, invece, con 27.873.750 tonnellate, nel settore delle rinfuse liquide (preceduti da Trieste e Monfalcone) e al quarto per tonnellaggio di merci varie trasportate su gommate (10.922.066); classifica, questa, dominata dal sistema portuale di Livorno, Piombino e Portoferraio con quasi 22 milioni di tonnellate. Terza posizione, con 46.250.438 tonnellate, per il totale delle merci movimentate (somma di rinfuse liquide, solide, contenitori, varie e su gommato). Classifica nella quale l'AdSp sarda è preceduta da quella del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), con poco più di 66 milioni di tonnellate e, al primo posto, da quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona Vado), con oltre 67 milioni. Ottavo posto, invece, sullo scenario nazionale dell'industria crocieristica, con oltre 457 mila unità in transito. Negativo, invece, il risultato dei container movimentati che, con l'interruzione del traffico a partire dalla scorsa primavera, ha portato il porto Canale di Cagliari al decimo posto, rispetto all'ottavo dei due anni precedenti. Situazione che, comunque, non ha inficiato l'andamento generale del sistema Sardegna. Il bollettino statistico di Assoportivi per l'anno 2019 è sicuramente la fotografia più chiara del panorama dei trasporti marittimi del nostro Paese spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna -. Un focus che, ancora una volta, ha messo in luce l'enorme potenzialità dei nostri porti nel sistema nazionale ed il ruolo strategico che l'AdSp sarda gioca in termini di valore aggiunto nell'economia isolana. Dati positivi che, nonostante la crisi del comparto container, rendono il sistema dei porti sardo altamente competitivo. Numeri che, per il 2020, difficilmente saranno riproponibili. I dati del bollettino di Assoportivi continua Deiana rappresentano una ventata di ottimismo in un momento così difficile, quale quello dettato dall'emergenza sanitaria globale, che ci sta mettendo di fronte ad un taglio del 100 per cento sul traffico crocieristico, di oltre il 90 per cento su quello passeggeri e ad una crisi industriale, senza precedenti, per alcune importanti realtà armatoriali. Le performance 2019 devono spingerci a guardare avanti con fiducia, ribadendo il ruolo fondamentale che i porti giocano nel panorama economico e sociale italiano. E' in momenti come questi che bisogna pianificare la ripartenza, ripensando l'intero impianto, soprattutto rimuovendo quegli inutili vincoli che ostacolano l'improrogabile rilancio della portualità nazionale, attraverso la realizzazione di piani di investimento per opere strategiche, innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi e delle operazioni



portuali. Solo così potremmo rispondere efficacemente ad una nuova e più difficile realtà totalmente che non ammetterà più le lentezze di una burocrazia elefantica.



L' Autorità portuale sarda ai primi posti nella classifica nazionale

Per il terzo anno consecutivo, nonostante la contrazione del traffico container, l' **AdSP** del Mare di Sardegna ai primi posti nel panorama della portualità nazionale: prima per numero di passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione di rinfuse liquide, terza per tonnellate globali di merce. Lo si legge dai dati del Bollettino statistico redatto dall' Associazione dei porti italiani (**Assoporti**) relativo al 2019. Un focus dettagliato sul sistema portuale italiano nel 2019 che riporta i numeri generati dalle 16 Autorità di Sistema, per un totale di circa 50 porti amministrati. In questo scenario, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna conferma la leadership nazionale nel trasporto passeggeri su traghetto (lungo raggio) con 4.991.759 unità, alle quali si aggiungono altri 845 mila di Portovesme e 284 mila circa di Santa Teresa; passeggeri, questi, che rientrano nella categoria del "corto raggio". Secondo posto, invece, con 27.873.750 tonnellate, nel settore delle rinfuse liquide (preceduti da Trieste e Monfalcone) e al quarto per tonnellaggio di merci varie trasportate su gommate (10.922.066); classifica, questa, dominata dal sistema portuale di Livorno, Piombino e Portoferraio con quasi 22 milioni di tonnellate. Terza posizione, con 46.250.438 tonnellate, per il totale delle merci movimentate (somma di rinfuse liquide, solide, contenitori, varie e su gommato). Classifica nella quale l' **AdSP** sarda è preceduta da quella del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), con poco più di 66 milioni di tonnellate e, al primo posto, da quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona - Vado), con oltre 67 milioni. Ottavo posto, invece, sullo scenario nazionale dell' industria crocieristica, con oltre 457 mila unità in transito. Negativo, invece, il risultato dei container movimentati che, con l' interruzione del traffico a partire dalla scorsa primavera, ha portato il Porto Canale di Cagliari al decimo posto, rispetto all' ottavo dei due anni precedenti. Situazione che, comunque, non ha inficiato l' andamento generale del sistema Sardegna. "Il bollettino statistico di **Assoporti** per l' anno 2019 è sicuramente la fotografia più chiara del panorama dei trasporti marittimi del nostro Paese - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna -. Un focus che, ancora una volta, ha messo in luce l' enorme potenzialità dei nostri porti nel sistema nazionale ed il ruolo strategico che l' **AdSP** sarda gioca in termini di valore aggiunto nell' economia isolana. Dati positivi che, nonostante la crisi del comparto container, rendono il sistema dei porti sardo altamente competitivo". Numeri che, per il 2020, difficilmente saranno riproponibili. "I dati del bollettino di **Assoporti** - continua Deiana - rappresentano una ventata di ottimismo in un momento così difficile, quale quello dettato dall' emergenza sanitaria globale, che ci sta mettendo di fronte ad un taglio del 100 per cento sul traffico crocieristico, di oltre il 90 per cento su quello passeggeri e ad una crisi industriale, senza precedenti, per alcune importanti realtà armatoriali. Le performance 2019 devono spingerci a guardare avanti con fiducia, ribadendo il ruolo fondamentale che i porti giocano nel panorama economico e sociale italiano. E' in momenti come questi che bisogna pianificare la ripartenza, ripensando l' intero impianto, soprattutto rimuovendo quegli inutili vincoli che ostacolano l' improrogabile rilancio della portualità nazionale, attraverso la realizzazione di piani di investimento per opere strategiche, innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi e delle operazioni portuali. Solo così potremmo rispondere efficacemente ad una nuova e più difficile realtà totalmente che non ammetterà più le lentezze di una burocrazia elefantica". (Unioneonline/D)



Nei porti italiani calano i traffici di rinfuse: dry bulk -10% e liquid bulk -2,5%

Nel 2019 i porti italiani hanno visto transitare 179.551.064 tonnellate di rinfuse liquide, quasi 4,5 milioni di tonnellate in meno (-2,5%) rispetto ai 184.007.463 del 2018, mentre le rinfuse solide imbarcate e sbarcate sono state 58.758.759 di tonnellate, oltre 6,6 milioni in meno rispetto ai 65.410.645 di tonnellate dell'anno prima (-10%). Nel 2019 i traffici di rinfuse hanno pesato per quasi la metà (49,7%) sul totale delle merci imbarcate e sbarcate sulle banchine del nostro paese. Questi dati emergono dalle statistiche annuali appena pubblicate da **Assoporti** e analizzate da SHIPPING ITALY. Per ciò che riguarda le rinfuse secche, il primo porto d'Italia per volume di merce movimentata risulta essere Ravenna con 11.167.726 tonnellate, seguita da Taranto (9.170.869), Marghera (6.183.927) e Brindisi (3.009.984). Al di sotto della soglia dei 3 milioni di tonnellate ci sono Monfalcone (2.949.211), Genova (2.564.866), Savona (2.483.075), Piombino (2.401.775), Civitavecchia (2.361.826), Bari (1.965.124), Trieste (1.717.294), Porto Torres (1.624.699), Oristano (1.093.724) e Napoli. Movimentano meno di un milione di tonnellate di rinfuse secche Napoli (1.048.510), Augusta (956.659), Livorno (782.190) e Marina di Carrara (676.335). Le quantità e i trend dei traffici di rinfuse dipende molto dai siti produttivi alle spalle dei porti che richiedono approvvigionamenti di materie prime e dall'andamento economico dell'Italia e dei Paesi serviti attraverso i nostri scali. Passando invece alle rinfuse liquide il totale del 2019 è stato, come detto, pari a 179.551.064 tonnellate, di cui il 50% transita dai porti di Trieste, Augusta e Cagliari. Lo scalo giuliano ha movimentato l'anno scorso 43.349.423 tonnellate, Augusta 20.465.954, Cagliari Sarroch 26.915.689, Messina 17.856.829 e Genova 15.361.950. Sotto la soglia dei 10 milioni di tonnellate ci sono Livorno (9.045.286), Venezia (9.017.717), Savona Vado (6.299.635), Napoli (5.489.264), Ravenna (4.643.362), Ancona Falconara Marittima (4.434.506), Taranto (4.344.056), Fiumicino (3.487.012), Brindisi (2.165.794), La Spezia (2.132.635) e Gaeta (1.113.040). LEGGI qui le statistiche dei porti italiani pubblicate da **Assoporti**



Nei 2019 i porti italiani hanno visto transitare 179.551.064 tonnellate di rinfuse liquide, quasi 4,5 milioni di tonnellate in meno (-2,5%) rispetto ai 184.007.463 del 2018, mentre le rinfuse solide imbarcate e sbarcate sono state 58.758.759 di tonnellate, oltre 6,6 milioni in meno rispetto ai 65.410.645 di tonnellate dell'anno prima (-10%). Nel 2019 i traffici di rinfuse hanno pesato per quasi la metà (49,7%) sul totale delle merci imbarcate e sbarcate sulle banchine del nostro paese. Questi dati emergono dalle statistiche annuali appena pubblicate da Assoporti e analizzate da SHIPPING ITALY.

Classifica scali marittimi italiani

Classifica degli scali marittimi italiani estratta dall'ultimo bollettino statistico di **Assoport**. Il Mare di Sardegna conferma il suo ruolo chiave nel panorama della portualità nazionale. Prima per numero di passeggeri su traghetto, seconda per movimentazione di rinfuse liquide, terza per tonnellate globali di merce. Per il terzo anno consecutivo, nonostante la contrazione del traffico container, l'**AdSP** del Mare di Sardegna conferma il suo ruolo chiave nel panorama della portualità nazionale. È, in sintesi, quanto emerge dal Bollettino statistico redatto dall'Associazione dei porti italiani (**Assoport**) relativo al 2019. Un focus dettagliato sul sistema portuale del Paese nell'anno appena concluso, che mette in chiaro i numeri generati dalle 16 Autorità di Sistema, per un totale di circa 50 porti amministrati. In questo scenario, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna conferma la leadership nazionale nel trasporto passeggeri su traghetto (lungo raggio) con 4.991.759 unità, alle quali si aggiungono altri 845 mila di Portovesme e 284 mila circa di Santa Teresa; passeggeri, questi, che rientrano nella categoria del corto raggio. Secondo posto, invece, con 27.873.750 tonnellate, nel settore delle rinfuse liquide (preceduti da Trieste e Monfalcone) e al quarto per tonnellaggio di merci varie trasportate su gommate (10.922.066); classifica, questa, dominata dal sistema portuale di Livorno, Piombino e Portoferraio con quasi 22 milioni di tonnellate. Terza posizione, con 46.250.438 tonnellate, per il totale delle merci movimentate (somma di rinfuse liquide, solide, contenitori, varie e su gommato). Classifica nella quale l'**AdSP** sarda è preceduta da quella del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone), con poco più di 66 milioni di tonnellate e, al primo posto, da quella del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona Vado), con oltre 67 milioni. Ottavo posto, invece, sullo scenario nazionale dell'industria crocieristica, con oltre 457 mila unità in transito. Negativo, invece, il risultato dei container movimentati che, con l'interruzione del traffico a partire dalla scorsa primavera, ha portato il Porto Canale di Cagliari al decimo posto, rispetto all'ottavo dei due anni precedenti. Situazione che, comunque, non ha inficiato l'andamento generale del sistema Sardegna. Il bollettino statistico di **Assoport** per l'anno 2019 è sicuramente la fotografia più chiara del panorama dei trasporti marittimi del nostro Paese spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna. Un focus che, ancora una volta, ha messo in luce l'enorme potenzialità dei nostri porti nel sistema nazionale ed il ruolo strategico che l'**AdSP** sarda gioca in termini di valore aggiunto nell'economia isolana. Dati positivi che, nonostante la crisi del comparto container, rendono il sistema dei porti sardo altamente competitivo. Numeri che, per il 2020, difficilmente saranno riproponibili. I dati del bollettino di **Assoport** continua Deiana rappresentano una ventata di ottimismo in un momento così difficile, quale quello dettato dall'emergenza sanitaria globale, che ci sta mettendo di fronte ad un taglio del 100 per cento sul traffico crocieristico, di oltre il 90 per cento su quello passeggeri e ad una crisi industriale, senza precedenti, per alcune importanti realtà armatoriali. Le performance 2019 devono spingerci a guardare avanti con fiducia, ribadendo il ruolo fondamentale che i porti giocano nel panorama economico e sociale italiano. E' in momenti come questi che bisogna pianificare la ripartenza, ripensando l'intero impianto, soprattutto rimuovendo quegli inutili vincoli che ostacolano l'improrogabile rilancio della portualità nazionale, attraverso la realizzazione di piani di investimento per opere strategiche, innovazione tecnologica e digitalizzazione dei processi e delle operazioni portuali. Solo così potremmo rispondere efficacemente ad una nuova e più difficile realtà totalmente che non ammetterà più le lentezze di una burocrazia elefantica. Bollettino statistico





TRAGHETTO 1 Mare di Sardegna 4.991.759 2 Mar Tirreno Settentrionale (Livorno-Piombino-P.Ferraio) 2.947.210
3 Mar Ligure Occidentale (Genova - Savona) 2.528.991 Rinfuse liquide **ADSP** Tonnellate 1 Mar Adriatico Orientale
(Trieste - Monfalcone) 43.349.423 2 Mare di Sardegna 27.873.750 3 Mar Ligure Occidentale (Genova - Savona)
21.661.585 Globale merci **ADSP** TOTALE MERCI 1 Mar Ligure Occidentale (Genova - Savona) 67.191.933 2 Mar
Adriatico Orientale (Trieste - Monfalcone) 66.090.870 3 Mare di Sardegna 46.250.438 Merci su gommato **ADSP** RO-
RO (Tonn.) 1 Mar Tirreno Settentrionale (Livorno-Piombino-P.Ferraio) 21.782.019 2 Mar Ligure Occidentale (Genova
- Savona) 13.940.401 3 Mar Tirreno Centrale (Napoli-Salerno-Castellammare) 13.373.668 4 Mare di Sardegna
10.922.066

Fino a marzo traffico record al porto di Trieste

Ora si attende il calo. Bene il trasporto combinato di camion su treni e navi.

Se viaggiare via terra nell' area balcanica è diventato sempre più difficile per merci e persone , va invece a gonfie vele il trasporto merci via nave con destinazione finale il porto di Trieste , il principale dell' Alto Adriatico e, al pari con quello di Genova , il principale scalo italiano . Secondo Zeno D' Agostino , presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** che sovrintende sugli scali di Trieste e Monfalcone si è in presenza di «un leggero calo nel traffico dei container , ma di una crescita nel traffico dei traghetti che fa segnare qualche punto percentuale in più rispetto a marzo 2019». Secondo D' Agostino « aver investito sul treno oggi ci da qualche possibilità in più rispetto ad altri porti . Il treno è rimasta l' unica modalità con cui le merci si muovono da un confine all' altro non potendo viaggiare su camion. La nostra rete di servizi intermodali diventa strategica e fondamentale ». Inoltre, su Trieste fa riferimento anche «quel flusso camionistico , che in questo momento approfitta dei nostri servizi per arrivare in Paesi che sono irraggiungibili con i camion ». L' attività **portuale** nello scalo giuliano prosegue regolarmente e per un operatore storico come Samer & Co Shipping , dal 1919 nel porto di Trieste, che si occupa prevalentemente delle Autostrade del **mare** , il collegamento marittimo Turchia/Trieste ha visto numeri in crescita . Enrico Samer , amministratore delegato dell' azienda, parla di « marzo un mese quasi da record », facendo qualche cifra, con 21.902 camion trasportati a febbraio , sono diventati 22.473 a marzo , in piena crisi mondiale. Questi risultati sono dovuti , secondo Samer , «alla difficoltà del transito terrestre dei camion attraverso la penisola balcanica , che si sono riversati sull' autostrada del **mare**, e la richiesta di treni , mancando autisti sia turchi che europei in genere ». Quanto al prossimo futuro , i dati virano verso il calo , visto che stanno entrando in una generale fermata da Coronavirus anche i paesi di riferimento del porto giuliano : Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia. Per un paio di settimane ci sarà un drastico calo di lavoro , per poi , secondo le previsioni, riprendere rapidamente le attività. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de "Il NordEst Quotidiano", consultate i canali social: Telegram <https://t.me/ilnordest> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidiano/> ©



Trieste potenzia il sistema ferroviario del porto

Partiti i primi treni dopo la riattivazione della linea Transalpina

Redazione

TRIESTE Nuovo potenziamento del sistema ferroviario al servizio del porto di Trieste. Lo scalo, entrato nella top ten dei porti Ue secondo l'Eurostat, avrà ulteriore slancio. Dal primo Marzo 2020 Rfi ha restituito all'esercizio delle imprese ferroviarie, la Transalpina nella tratta di collegamento da Villa Opicina a Trieste Campo Marzio e viceversa, lungo un percorso di 14 km, con inoltro dei treni via Rozzol, e una pendenza massima del 25 per mille. La vecchia linea asburgica torna operativa, e costituisce un polmone alternativo per il porto di Trieste, che tanto ha investito sullo sviluppo ed efficientamento delle infrastrutture esistenti. Ad Adriafer, il compito di svolgere il servizio di trazione dei treni merci sulla tratta. La controllata al 100% dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale ha infatti ottenuto da Rfi l'autorizzazione al trasporto di convogli cargo, per container da 40 piedi High Cube (HC) lungo il percorso, con l'ammissione in servizio di due locomotori: Siemens E191 elettrico e Vossloh D 100 diesel. Già due i servizi effettuati nelle ultime settimane con questo sistema ferroviario: il primo venerdì scorso con un treno composto da 20 carri e un carico di 48 container diretto al molo VII, proveniente da Dunajska Streda, in Slovacchia. Come ha voluto rimarcare il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Zeno D'Agostino, prende il via un altro importante progetto di ripristino di linee che la storia ferroviaria di Trieste ci aveva lasciato e che Rfi ha attuato, per consentire l'esercizio di treni cargo di collegamento del sistema logistico del porto di Trieste, in particolare con l'Interporto a Ferneti. La tratta di Transalpina ripristinata, pur in presenza di qualche limitazione di esercizio, sarà anche un'alternativa all'inoltro dei treni merci per Trieste, che oggi privilegiano la linea costiera. Si costituisce così un importante collegamento diretto tra Opicina e la stazione di Campo Marzio, che evita di impegnare la Trieste-Venezia fino a Bivio d'Aurisina. Dal presidente D'Agostino infine un ringraziamento alle direzioni di Rfi di Trieste e al team di Adriafer, che nonostante l'emergenza del Covid-19, è riuscito ad effettuare i primi treni prova lungo il tratto italiano della vecchia ferrovia asburgica, a cui ne seguiranno altri nelle prossime settimane, compatibilmente con l'evolversi della situazione in corso.



Il porto di Trieste promuove la sostenibilità ambientale e l'efficiamento energetico

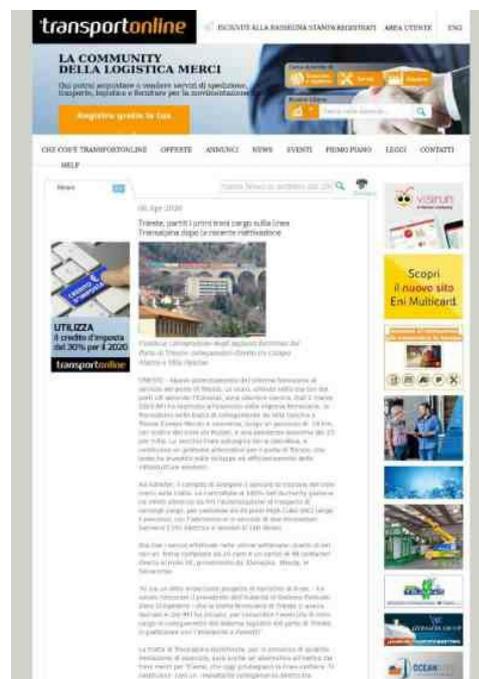
GAM EDITORI

6 aprile 2020 - E' stato di recente avviato Clean berth "Cooperazione istituzionale transfrontaliera per la sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dei porti". Si tratta di un progetto cofinanziato dal Programma Interreg. Italia-Slovenia, con un budget di 880.000 euro, di cui 219.400 a favore del porto di Trieste, e una durata di 24 mesi. Clean berth sarà guidato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, e avrà come partner la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, l' Università del Litorale e Luka Koper. Obiettivo primario sarà quello di migliorare la performance ambientale di tutti i porti dell' area di programma (Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Venezia, Chioggia e Capodistria). Sulla base dell' analisi della situazione attuale e utilizzando come benchmark le migliori pratiche europee e internazionali nel settore, i partner di progetto elaboreranno dei piani d' azione per il rafforzamento della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dei porti di propria competenza. Ai piani faranno seguito delle concrete azioni pilota, quali la realizzazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, l' installazione di sensori su droni e radar per individuare la presenza di idrocarburi e inquinanti in **mare**, la sostituzione di impianti di illuminazione **portuale** con sistemi a led e l' acquisto di centraline per il monitoraggio dell' inquinamento acustico.



Trieste, partiti i primi treni cargo sulla linea Transalpina dopo la recente riattivazione

Continua l'integrazione degli impianti ferroviari del Porto di Trieste: collegamento diretto tra Campo Marzio e Villa Opicina. TRIESTE Nuovo potenziamento del sistema ferroviario al servizio del porto di Trieste. Lo scalo, entrato nella top ten dei porti UE secondo l'Eurostat, avrà ulteriore slancio. Dall'1 marzo 2020 RFI ha restituito all'esercizio delle imprese ferroviarie, la Transalpina nella tratta di collegamento da Villa Opicina a Trieste Campo Marzio e viceversa, lungo un percorso di 14 km, con inoltro dei treni via Rozzol, e una pendenza massima del 25 per mille. La vecchia linea asburgica torna operativa, e costituisce un polmone alternativo per il porto di Trieste, che tanto ha investito sullo sviluppo ed efficientamento delle infrastrutture esistenti. Ad Adriafer, il compito di svolgere il servizio di trazione dei treni merci sulla tratta. La controllata al 100% dell'Authority giuliana ha infatti ottenuto da RFI l'autorizzazione al trasporto di convogli cargo, per container da 40 piedi High Cube (HC) lungo il percorso, con l'ammissione in servizio di due locomotori: Siemens E191 elettrico e Vossloh D 100 diesel. Già due i servizi effettuati nelle ultime settimane: quello di ieri con un treno composto da 20 carri e un carico di 48 container diretto al molo VII, proveniente da Dunajska Streda, in Slovacchia. Al via un altro importante progetto di ripristino di linee, - ha voluto rimarcare il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino - che la storia ferroviaria di Trieste ci aveva lasciato e che RFI ha attuato, per consentire l'esercizio di treni cargo di collegamento del sistema logistico del porto di Trieste, in particolare con l'Interporto a Ferneti. La tratta di Transalpina ripristinata, pur in presenza di qualche limitazione di esercizio, sarà anche un'alternativa all'inoltro dei treni merci per Trieste, che oggi privilegiano la linea costiera. Si costituisce così un importante collegamento diretto tra Opicina e la stazione di Campo Marzio, che evita di impegnare la Trieste-Venezia fino a Bivio d'Aurisina. Dal presidente D'Agostino infine un ringraziamento alle direzioni di RFI di Trieste e al team di Adriafer, che nonostante l'emergenza del COVID-19, è riuscito ad effettuare i primi treni prova lungo il tratto italiano della vecchia ferrovia asburgica, a cui ne seguiranno altri nelle prossime settimane, compatibilmente con l'evolversi della situazione in corso.



Protocollo fanghi, i tempi si allungano

Il Ministero dell' Ambiente ha chiesto ancora chiarimenti e al Mit si pensa di portare la partita in Consiglio dei ministri. In stallo anche il rialzo dell' isola delle Tresse con i sedimenti degli scavi del Malamocco-Marghera. Bloccato l' affidamento

ROBERTA BRUNETTI

SEDIMENTI VENEZIA Tutto era stato dato per risolto due mesi fa, invece... Il nuovo protocollo fanghi/sedimenti non è ancora realtà. Il decreto interministeriale che deve ratificare i nuovi criteri di controllo dei fanghi da scavare in laguna, in sostituzione dell' attuale protocollo provvisorio dal 1993, pare essersi insabbiato. O meglio dall' ultimo annuncio di metà febbraio che dava il testo definitivo approvato da tutti gli enti coinvolti, nuove richieste sono arrivate da Roma al Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto. Anche negli ultimissimi giorni il Ministero dell' Ambiente ha chiesto l' invio di documenti vari. Pare si sia mosso anche il suo ufficio legale per un ulteriore accertamento sullo strumento da usare, quello appunto del decreto interministeriale che pareva dato per assodato. Una storia infinita, insomma, che ripropone contrapposizioni che sembravano superate. Tanto che la stessa ministra Paola De Micheli avrebbe ventilato l' idea di portare la questione in Consiglio dei ministri. **PROTOCOLLO ANNOSO** Era il 2016 quando in Provveditorato si iniziò a lavorare alla stesura di un nuovo protocollo, attraverso una Conferenza di servizi estesa a tutti gli enti coinvolti e con un tavolo tecnico di esperti. A fine 2018 la bozza nel nuovo protocollo era già pronta nelle sue linee essenziali, ma è iniziato un lungo confronto con il Ministero dell' ambiente. Nel 2019 ha richiesto il parere dell' Istituto superiore di sanità che alla fine si è detto favorevole. Sempre l' anno scorso l' Avvocatura generale dello Stato ha suggerito una procedura concordata tra i due ministeri, ed ecco l' idea del decreto interministeriale. All' inizio di quest' anno, poi, le riunioni che sembravano decisive: a gennaio con tutti gli enti coinvolti Regione, Comuni di Venezia e Chioggia, Città metropolitana, Provveditorato per il Mit, Autorità di Bacino e Ispra per l' Ambiente, Avvocatura di Stato, Arpav - che hanno sottoscritto il testo definitivo, a febbraio con un ulteriore via libera dell' Istituto superiore della sanità. A quel punto la firma del decreto da parte dei ministri delle Infrastrutture Paola De Micheli e dell' ambiente Sergio Costa sembrava questione di giorni. Ma sono passate settimane. **TRESSE IN STALLO** Un problema non da poco per il mondo del **Porto** che si intreccia con lo stallo in cui si trova anche il progetto di rialzo dell' isola delle Tresse, dove dovrebbero essere depositati i sedimenti recuperati dagli scavi nei canali portuali. L' ultimo comitato tecnico del Provveditorato - tenutosi il 6 marzo, ad emergenza coronavirus già in corso - era stato convocato proprio per dare il via libera al progetto, tanto contestato dagli ambientalisti. L' approvazione, alla fine, è arrivata solo a metà. Il comitato ha approvato la parte tecnica del progetto, quindi il rialzo, non quella amministrativa, cioè l' affidamento dei lavori alla società Tressetree, del gruppo Mantovani, che gestisce l' isola dal 2007. La proroga del project financing scaduto nel 2016 è stata ritenuta illegittima dallo stesso relatore del Provveditorato, l' ingegner Francesco Sorrentino, d' accordo l' Avvocatura di Stato. Insomma, bisognerà fare una gara. Nell' attesa c' è il problema degli scavi da realizzare con urgenza. Il comitato, su questo punto, ha passato la palla ad Avvocatura e Autorità di sistema portuale. Ma la soluzione è ancora allo studio. Solo per risolvere i problemi immediati del canale Malamocco Marghera ci sono da dragare ben 300mila metri cubi di sedimenti. Su questo fronte però, bisognerà attendere anche il



Il Gazzettino

Venezia

parere preventivo della commissione Via. La richiesta di assoggettabilità del dragaggio del Malamocco Marghera era stata sollecitata dal ministero all' Ambiente e il Provveditorato l' ha limitata all' area delle casse di colmata. La commissione dovrebbe rispondere nel giro di un mese. Ma se dovesse decidere di assoggettare il progetto alla Via, l' intera procedura potrebbe richiedere fino a tre anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Appello sindacati, aprire porti liguri a navi Costa

A ministro e istituzioni "Spazio a chi batte bandiera italiana"

(ANSA) - GENOVA, 6 APR - "Chiediamo alle istituzioni di ricevere le navi Costa nei porti della nostra regione". E' la proposta lanciata da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti della Liguria al ministro dei Trasporti, ai presidenti delle Autorità di sistema portuale, ai sindaci di Genova, Savona e La Spezia, al presidente della Regione e al prefetto con l' appello "Non abbandoniamo i marittimi italiani". "Diverse navi sono attualmente attraccate in porti esteri oppure sono in navigazione e non possono ricevere la necessaria assistenza - dicono i segretari delle tre sigle -. I porti della Liguria, in questo momento il porto di Genova, hanno la possibilità di farle attraccare e di permettere agli equipaggi di ricevere la dovuta assistenza", sia per i marittimi italiani che quelli stranieri per aiutarli a tornare nei paesi di origine. "Ad oggi ci sono due navi da crociera battenti bandiera panamense (Msc Opera e Msc Splendida, ndr) attraccate in porto a Genova" ricordano: "Siamo ben lieti che sia stato permesso loro di poter attraccare. Proprio per questo motivo chiediamo che possano farlo anche le navi del gruppo Costa crociere che oltre ad avere personale marittimo italiano, battono bandiera italiana". Le navi Costa che dovrebbero rientrare a casa ma ancora non hanno un porto di destinazione sono Deliziosa, Favolosa e Magica. La prima, partita per il giro del mondo, è attualmente nel Mar Rosso, con passeggeri ed equipaggio: dovrebbe tornare in Italia a fine mese, ma non si sa ancora in quale scalo. Favolosa e Magica sono nei Caraibi in attesa, con a bordo solo un equipaggio ridotto. (ANSA).



Città della Spezia

Genova, Voltri

Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti Liguria: "Non abbandoniamo i marittimi"

Liguria - Le scriventi segreterie regionali e territoriali dei trasporti ribadiscono la necessità di permettere alle navi, battenti bandiera italiana, in particolar modo le navi da crociera di Costa crociere, di poter attraccare nei nostri porti. Diverse navi sono attualmente attraccate in porti esteri oppure sono in navigazione e non possono ricevere la necessaria assistenza. Le OO.SS chiedono alle istituzioni di ricevere le navi Costa nei porti della nostra regione.

I porti della Liguria, in questo momento il porto di Genova, hanno la possibilità di poter far attraccare queste navi e di permettere agli equipaggi di ricevere la dovuta assistenza. I nostri porti possono aiutare anche i marittimi non italiani a ritornare presso i loro luoghi d'origine in attesa che il mercato delle crociere riparta. I porti del nostro territorio non possono e non devono rifiutarsi di permettere alle navi battenti bandiera italiana di approdare nel territorio italiano; questo atteggiamento irrispettoso e discriminatorio da noi non può essere accettato: i marittimi non sono italiani di serie B. La Liguria e la città di Genova sono luoghi a vocazione marinairesca, l'economia del mare è l'economia principale della città e della regione nel suo complesso. Abbiamo

tratto molti vantaggi da questa filiera economica e nel momento di necessità non possiamo girare le spalle ai nostri marittimi e al comparto, non possiamo far finta che quello attuale non sia un problema che ci riguarda da vicino, solo perché la nave è un elemento itinerante. In particolare, nel porto di Genova ci sono spazi adeguati per far approdare questi giganti del mare. Ad oggi ci sono due navi da crociera battenti bandiera panamense attraccate in porto, le quali hanno anche personale di nazionalità italiana a bordo. Noi siamo ben lieti che sia stato permesso loro di poter attraccare. Proprio per questo motivo chiediamo che possano approdare anche le navi del gruppo Costa crociere, le quali oltre ad avere personale marittimo italiano, battono bandiera italiana. Rivolgiamo l'appello a tutte le istituzioni, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Presidenti delle autorità di sistema portuale ai Sindaci di Genova, Savona e La Spezia, al Presidente della regione Liguria e al Prefetto di Genova. Non abbandoniamo i marittimi italiani. Enrico Poggi e Laura Andrei, segretari generali Filt Cgil Genova e Liguria - Mauro Scognamillo e Davide Traverso, segretario generale Fit Cisl Liguria e segretario Fit Cisl con delega ai Porti - Roberto Gulli e Giuseppe Nocerino, segretario generale e segretario regionale Uiltrasporti Liguria Lunedì 6 aprile 2020 alle 18:09:55 Redazione.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

I sindacati: asporti Liguria: "I marittimi italiani hanno diritto di essere accolti nei porti italiani"

"I marittimi di Costa Crociere non riescono ad attraccare nei porti italiani"

Liguria . "Occorre permettere alle navi, battenti bandiera italiana, in particolar modo le navi da crociera di Costa Crociere, di poter attraccare nei nostri porti". Lo affermano Enrico Poggi e Laura Andrei, segretari generali di Filt Cgil Genova e Liguria, Mauro Scognamiglio e Davide Traverso, rispettivamente segretario generale di Fit Cisl Liguria e segretario di Fit Cisl con delega ai porti, e Roberto Gulli e Giuseppe Nocerino, che sono segretario generale e segretario regionale di Ultrasporti Liguria. "Diverse navi sono attualmente attraccate in porti esteri oppure sono in navigazione e non possono ricevere la necessaria assistenza. Chiediamo alle istituzioni di ricevere le navi Costa nei porti della nostra regione. I porti della Liguria, in questo momento il porto di Genova, hanno la possibilità di poter far attraccare queste navi e di permettere agli equipaggi di ricevere la dovuta assistenza. I nostri porti possono aiutare anche i marittimi non italiani a ritornare presso i loro luoghi d' origine in attesa che il mercato delle crociere riparta. I porti del nostro territorio non possono e non devono rifiutarsi di permettere alle navi battenti bandiera italiana di approdare nel territorio

italiano; questo atteggiamento irrispettoso e discriminatorio da noi non può essere accettato: i marittimi non sono italiani di serie B". "La Liguria e la città di Genova sono luoghi a vocazione marinaresca, l' economia del mare è l' economia principale della città e della regione nel suo complesso. Abbiamo tratto molti vantaggi da questa filiera economica e nel momento di necessità non possiamo girare le spalle ai nostri marittimi e al comparto, non possiamo far finta che quello attuale non sia un problema che ci riguarda da vicino, solo perché la nave è un elemento itinerante. In particolare, nel porto di Genova ci sono spazi adeguati per far approdare questi giganti del mare. Ad oggi ci sono due navi da crociera battenti bandiera panamense attraccate in porto, le quali hanno anche personale di nazionalità italiana a bordo". "Noi siamo ben lieti che sia stato permesso loro di poter attraccare. Proprio per questo motivo chiediamo che possano approdare anche le navi del gruppo Costa crociere, le quali oltre ad avere personale marittimo italiano, battono bandiera italiana. Rivolgiamo l' appello a tutte le istituzioni, al ministero dei trasporti e delle infrastrutture, presidenti delle autorità di sistema portuale ai sindaci di Genova, Savona e La Spezia, al presidente della regione Liguria e al Prefetto di Genova. Non abbandoniamo i marittimi italiani". Dalla Home Pioggia di risorse Danni mareggiata e maltempo, stanziati 42 mln di euro per il savonese Aggiornamento Coronavirus, altri 5 morti nel savonese Ripartire? Coronavirus e fabbriche, Pasa (Cgil): "Tutto ciò che non è sicuro e non è essenziale va fermato" NON RESTA A CASA Prende il sole in spiaggia e fa il bagno in mare: multato dalla polizia locale di Loano.



Liguria. "Occorre permettere alle navi, battenti bandiera italiana, in particolar modo le navi da crociera di Costa Crociere, di poter attraccare nei nostri porti". Lo affermano Enrico Poggi e Laura Andrei, segretari generali di Filt Cgil Genova e Liguria, Mauro Scognamiglio e Davide Traverso, rispettivamente segretario generale di Fit Cisl Liguria e segretario di Fit Cisl con delega ai porti, e Roberto Gulli e Giuseppe Nocerino, che sono segretario generale e segretario regionale di Ultrasporti Liguria.

Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti Liguria: "Non abbandoniamo i marittimi"

Le segreterie regionali e territoriali dei trasporti ribadiscono la necessità di permettere alle navi, battenti bandiera italiana, in particolar modo le navi da crociera di Costa crociere, di poter attraccare nei nostri porti

" Le segreterie regionali e territoriali dei trasporti ribadiscono la necessità di permettere alle navi, battenti bandiera italiana, in particolar modo le navi da crociera di Costa crociere, di poter attraccare nei nostri porti. Diverse navi sono attualmente attraccate in porti esteri oppure sono in navigazione e non possono ricevere la necessaria assistenza. Le OO.SS chiedono alle istituzioni di ricevere le navi Costa nei porti della nostra regione. I porti della Liguria, in questo momento il porto di Genova, hanno la possibilità di poter far attraccare queste navi e di permettere agli equipaggi di ricevere la dovuta assistenza. I nostri porti possono aiutare anche i marittimi non italiani a ritornare presso i loro luoghi d' origine in attesa che il mercato delle crociere riparta. I porti del nostro territorio non possono e non devono rifiutarsi di permettere alle navi battenti bandiera italiana di approdare nel territorio italiano; questo atteggiamento irrispettoso e discriminatorio da noi non può essere accettato: i marittimi non sono italiani di serie B. La Liguria e la città di Genova sono luoghi a vocazione marinaresca, l' economia del mare è l' economia principale della città e della regione nel suo complesso. Abbiamo tratto molti vantaggi da questa filiera economica e nel momento di necessità non possiamo girare le spalle ai nostri marittimi e al comparto, non possiamo far finta che quello attuale non sia un problema che ci riguarda da vicino, solo perché la nave è un elemento itinerante. In particolare, nel porto di Genova ci sono spazi adeguati per far approdare questi giganti del mare. Ad oggi ci sono due navi da crociera battenti bandiera panamense attraccate in porto, le quali hanno anche personale di nazionalità italiana a bordo. Noi siamo ben lieti che sia stato permesso loro di poter attraccare. Proprio per questo motivo chiediamo che possano approdare anche le navi del gruppo Costa crociere, le quali oltre ad avere personale marittimo italiano, battono bandiera italiana. Rivolgiamo l' appello a tutte le istituzioni, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Presidenti delle autorità di sistema portuale ai Sindaci di Genova, Savona e La Spezia, al Presidente della regione Liguria e al Prefetto di Genova. Non abbandoniamo i marittimi italiani ". Così in una nota stampa Enrico Poggi e Laura Andrei, segretari generali Filt Cgil Genova e Liguria - Mauro Scognamillo e Davide Traverso, segretario generale Fit Cisl Liguria e segretario Fit Cisl con delega ai Porti - Roberto Gulli e Giuseppe Nocerino, segretario generale e segretario regionale Uiltrasporti Liguria.



RAVENNA SMART PORT: BANDA ULTRA LARGA IN FIBRA OTTICA NEL PORTO DI RAVENNA FIRMATA LA CONVENZIONE TRA AUTORITÀ PORTUALE E SOCIETÀ LEPIDA

Ravenna- È stata firmata tra Lepida, società in house della Regione Emilia-Romagna, e l' Autorità Portuale di Ravenna la convenzione per completare la connessione in fibra ottica (Banda Ultra Larga) nell' ambito portuale di Ravenna. La Banda Ultra Larga consiste in una rete in fibra ottica con capacità di ricevere e inviare dati ad altissima velocità. Questa rete consentirà agli operatori portuali collegati di operare con nuove straordinarie possibilità informatiche e digitali oltre che garantire maggiore efficienza nei collegamenti tra l' AdSP, le altre pubbliche amministrazioni e tutti gli stakeholder portuali. Nel 2015 la stessa Lepida ha realizzato sul lato sinistro del Canale la rete di accesso alla Banda Ultra Larga fra la zona industriale Bassette e il Terminal Crociere di Porto Corsini, dove tra l' altro è attivo, grazie a questa rete, un servizio Wi-Fi libero e gratuito a favore principalmente dei crocieristi. Con questo nuovo accordo sarà possibile completare il progetto di connessione con fibra ottica di tutto l' ambito portuale tramite la posa di ulteriori 29 km di cavi che formeranno un anello intorno all' area portuale compreso l' attraversamento subacqueo tra Marina di Ravenna e Porto Corsini.

La Convenzione, sottoscritta dal Direttore Generale di Lepida, Gianluca Mazzini, e dal Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, **Daniele Rossi**, prevede che la realizzazione dell' opera, dopo avere ottenuto le autorizzazioni necessarie, si concluda in 4 mesi. La posa dei cavi in fibra permetterà in un secondo tempo anche l' accesso ad EmiliaRomagnaWiFi - la rete regionale WiFi libera e gratuita a disposizione dei cittadini. L' Assessore alle infrastrutture, trasporti e turismo della Regione Emilia-Romagna, Andrea Corsini, che ha seguito la finalizzazione dell' Accordo, ha dichiarato: "Con questo strategico intervento il Porto della Regione Emilia-Romagna rafforzerà la sua competitività dotandosi di una infrastruttura digitale in grado di renderlo connesso attraverso la Banda Ultra Larga a tutto vantaggio delle imprese e dei terminal. Continua l' impegno della Regione per cablare tutto il territorio consapevoli che la competitività economica e produttiva richiede sempre di più grandi investimenti proprio sulle infrastrutture digitali come stiamo facendo". Ugualmente l' ing. Gianluca Mazzini, Direttore Generale di Lepida, ha rimarcato la valenza strategica dell' investimento per favorire la transizione al digitale come più importante leva di sviluppo del territorio : 'L' interconnessione strutturata del Sistema Portuale di Ravenna completa alcuni investimenti infrastrutturali iniziati anni orsono in questa zona e permette la creazione di importanti ridondanze nell' infrastruttura regionale a disposizione di tutti gli Enti Pubblici e per la soluzione di problematiche di divario digitale. La transizione al digitale necessita di buone infrastrutture, al punto che queste devono essere una commodity assolutamente trasparente, per potersi concentrare sui servizi. Con il nostro Socio AdSP abbiamo trovato un' ottima collaborazione, partendo dalle infrastrutture per andare verso i servizi digitali'. 'L' Autorità di Sistema Portuale di Ravenna - commenta il Presidente dell' AdSP, **Daniele Rossi** - è impegnata nella diffusione della cultura digitale e dell' utilizzo dei servizi telematici da parte della comunità portuale. La nuova e più importante sfida per il futuro sarà proprio quella della completa digitalizzazione delle procedure e dei controlli. Restiamo a disposizione degli operatori interessati alla connessione per fornire tutta l' assistenza necessaria'. Alle aziende del Porto sarà infatti offerta la possibilità di attivare contratti di connettività a condizioni tecniche ed economiche particolarmente vantaggiose consentendo loro di rendere più efficienti e più economici i processi amministrativi, ma soprattutto di svolgere la loro attività con una





Informazioni Marittime

Ravenna

Ravenna, il porto sviluppa la connessione in fibra ottica

Per completare l'opera, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha siglato una convenzione con Lepida, società in house della Regione Emilia-Romagna

Per completare la connessione in fibra ottica (banda ultra larga) nel **porto di Ravenna**, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale ha siglato una convenzione con Lepida, società in house della Regione Emilia-Romagna. Nel 2015 la stessa Lepida aveva realizzato sul lato sinistro del Canale Candiano la rete di accesso alla banda ultra larga fra la zona industriale Bassette e il Terminal Crociere di **Porto Corsini**, dove, grazie a questa rete, è attivo tra l'altro un servizio wi-fi libero e gratuito a favore principalmente dei crocieristi. Il nuovo accordo prevede il completamento del progetto di connessione con fibra ottica di tutto l'ambito portuale tramite la posa di ulteriori 29 chilometri di cavi che formeranno un anello intorno all'area portuale compreso l'attraversamento subacqueo tra Marina di **Ravenna** e **Porto Corsini**. I lavori di posa dureranno quattro mesi.



Ravenna smart port grazie a fibra ottica

AdSp e Lepida firmano convenzione per completare la connessione

Redazione

RAVENNA Ravenna smart port grazie alla connessione in fibra ottica (Banda Ultra Larga). Venerdì scorso, infatti, è stata firmata la convenzione per completare la connessione in fibra ottica (Banda Ultra Larga) nell'ambito portuale di Ravenna, tra Lepida, società in house della Regione Emilia-Romagna, e l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale. La Banda Ultra Larga consiste in una rete in fibra ottica con capacità di ricevere e inviare dati ad altissima velocità. Questa rete consentirà agli operatori portuali collegati di operare con nuove straordinarie possibilità informatiche e digitali oltre che garantire maggiore efficienza nei collegamenti tra l'AdSp, le altre pubbliche amministrazioni e tutti gli stakeholder portuali. Nel 2015 la stessa Lepida ha realizzato sul lato sinistro del Canale la rete di accesso alla Banda Ultra Larga fra la zona industriale Bassette e il Terminal Crociere di Porto Corsini, dove tra l'altro è attivo, grazie a questa rete, un servizio Wi-Fi libero e gratuito a favore principalmente dei crocieristi. Con questo nuovo accordo sarà possibile completare il progetto di connessione con fibra ottica di tutto l'ambito portuale tramite la posa di ulteriori 29 km di cavi che formeranno un anello intorno all'area portuale compreso l'attraversamento subacqueo tra Marina di Ravenna e Porto Corsini. La Convenzione, sottoscritta dal direttore generale di Lepida, Gianluca Mazzini, e dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Daniele Rossi, prevede che la realizzazione dell'opera, dopo avere ottenuto le autorizzazioni necessarie, si concluda in 4 mesi. La posa dei cavi in fibra permetterà in un secondo tempo anche l'accesso ad EmiliaRomagnaWiFi la rete regionale WiFi libera e gratuita a disposizione dei cittadini. L'assessore alle Infrastrutture, trasporti e turismo della Regione Emilia-Romagna, Andrea Corsini, che ha seguito la finalizzazione dell'accordo, ha dichiarato: Con questo strategico intervento il porto della Regione Emilia-Romagna rafforzerà la sua competitività dotandosi di una infrastruttura digitale in grado di renderlo connesso attraverso la Banda Ultra Larga a tutto vantaggio delle imprese e dei terminal. Continua l'impegno della Regione per cablare tutto il territorio consapevole che la competitività economica e produttiva richiede sempre di più grandi investimenti proprio sulle infrastrutture digitali come stiamo facendo. Ugualmente l'ing. Gianluca Mazzini, direttore generale di Lepida, ha rimarcato la valenza strategica dell'investimento per favorire la transizione al digitale come più importante leva di sviluppo del territorio: L'interconnessione strutturata del Sistema Portuale di Ravenna completa alcuni investimenti infrastrutturali iniziati anni orsono in questa zona e permette la creazione di importanti ridondanze nell'infrastruttura regionale a disposizione di tutti gli Enti Pubblici e per la soluzione di problematiche di divario digitale. La transizione al digitale necessita di buone infrastrutture, al punto che queste devono essere una commodity assolutamente trasparente, per potersi concentrare sui servizi. Con il nostro Socio AdSp abbiamo trovato un'ottima collaborazione, partendo dalle infrastrutture per andare verso i servizi digitali. L'Autorità di Sistema portuale di Ravenna commenta il presidente Daniele Rossi è impegnata nella diffusione della cultura digitale e dell'utilizzo dei servizi telematici da parte della comunità portuale. La nuova e più importante sfida per il futuro sarà proprio quella della completa digitalizzazione delle procedure e dei controlli. Restiamo a disposizione degli operatori interessati alla



connessione per fornire tutta l'assistenza necessaria. Alle aziende del porto sarà infatti offerta la possibilità di attivare contratti di connettività a condizioni tecniche ed economiche particolarmente vantaggiose consentendo loro di rendere più efficienti e più economici i processi amministrativi, ma soprattutto di svolgere la loro attività con una migliore sostenibilità ambientale.



Il Tirreno

Livorno

tavolo per la crisi

Sos banchine, il 14 Corsini e Tarzia al vertice in Comune

livorno All' indomani di Pasquetta si siederanno tutti attorno a un tavolo, quello della "cabina di regia" città-**porto** sull' emergenza coronavirus per capire come reagire ai guai che il Covid-19 sta causando a traffici portuali e catena logistica. Sono il sindaco Luca Salvetti e l' assessora al **porto** Barbara Bonciani che hanno scelto la data d' intesa con l' ingegner Stefano Corsini e l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, presidente l' uno dell' Authority e comandante l' altro della Capitaneria. Serve per dare uno scossone alla capacità d' iniziativa e ha come punto di riferimento Palazzo Civico: alle spalle ha il pressing - lo dice esplicitamente il Comune annunciando l' appuntamento - che ha visto in campo «i gruppi di maggioranza, le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali che hanno espresso più volte preoccupazione circa gli effetti che l' emergenza sanitaria in corso sta producendo sulle imprese e sui lavoratori del settore logistico-portuale e chiesto al Comune di farsi portavoce, in collaborazione con le istituzioni portuali, di questa necessità». A Palazzo Civico non mancano di ribadire le preoccupazioni per gli effetti che l' emergenza sanitaria rischia di avere sul **porto**, visto che per la nostra città - è stato ribadito a più riprese - «rappresenta il principale motore sia in termini di sviluppo, sia in quanto a tenuta sociale». Il tavolo operativo di crisi - viene sottolineato illustrando l' iniziativa - mette a sistema «i soggetti maggiormente coinvolti dalla crisi relativa al Codiv-19, in collaborazione con le istituzioni portuali, Authority e Capitaneria di **porto**, ognuno per le proprie competenze». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Il Tirreno' dated April 7, 2020. The main headline is 'La Prysmian riparte, gli operai scioperano' (Prysmian restarts, workers strike). Other visible headlines include 'Non solo contenitori: Livorno è il primo porto per i camion via nave' and 'Sos banchine, il 14 Corsini e Tarzia al vertice in Comune'. The clippings include small photographs of port infrastructure and a person.

Microtunnel da 16 anni in ballo

L'opera in questione fra le più importanti per il rilancio dello scalo livornese

LIVORNO Microtunnel da 16 anni in ballo. Un tempo doppio di quanto ne occorre per costruire l'intera autostrada del Sole (Milano Napoli) è ormai trascorso da quando si cominciò a parlare del microtunnel sotto il canale Industriale, nel porto di Livorno. Ben sedici anni! E la conclusione dell'intervento che, per quanto complesso, definire opera sfiorerebbe il ridicolo, è tutt'altro che prossima mentre, se prima il microtunnel era necessario, oggi è assolutamente vitale per evitare che lo scalo livornese venga colto impreparato quando si affaccerà l'inevitabile ripresa. L'unica certezza, infatti, è che il mondo andrà sempre e comunque avanti ed è altrettanto certo che ciascuno, secondo le proprie possibilità e secondo il ruolo che ricopre, ha il dovere di spendersi al massimo affinché il Paese si risollevi alla fine del flagello, ormai planetario, che ci ha colpito. Del resto, quello del non lasciarsi sorprendere impreparati è un concetto veramente banale e l'annosa vicenda dello spostamento di un fascio di tubi Eni sul fondo del canale dell'Industria, che si trascina fra alti (pochi) e bassi (veramente troppi) da più di tre lustri, resta uno dei nodi più importanti, forse il primo, da sciogliere per rilanciare lo scalo marittimo di Livorno e mantenerne la competitività mentre si continua a sperare che il sogno della grande darsena o piattaforma Europa finisca di incresparsi nelle pastoie burocratiche e, forse ancor di più, nell'incapacità operativa di quanti da anni, per l'inizio dei lavori, sanno solo indicare scadenze di fantasia. Si obietta che realizzare il Microtunnel è un'operazione complessa, ma guardando per esempio il procedere spedito del nuovo viadotto sul torrente Polcevera a Genova (considerate, fra l'altro, le dimensioni dell'opera) è quasi impossibile non provare un senso scoramento, pur provvidenzialmente mitigato da un moto spontaneo di riso. amaro. Qualcuno (forse il manovratore disturbato) replicherà che in tempi di pandemia non è il caso di fare della polemica e, magari, agiterà la trita accusa di sciaccallaggio, ma sarebbe una critica profondamente ingiusta e sfacciatamente strumentale, visto che il Microtunnel in questione è in ballo senza costruito almeno dal 2004, vale a dire da sedici lunghi anni che, tanto per rendere plasticamente l'idea della spinosa (e indecente) storiaccia, sono un tempo doppio di quanto ne occorre per realizzare per intero l'autostrada del sole da Milano a Napoli, con tutto il passaggio appenninico. Un tempo più che doppio di quanto ne occorre per il traforo (quello sì che era un tunnel) del Gran san Bernardo o, se si preferisce ad uso dei Livornesi un tempo otto volte superiore di quanto ne occorre, fra il Novembre 1929 e il Novembre 1931, per costruire quella grande città ospedaliera che ancora oggi, nel bene e nel male, rappresenta per il territorio e la città di Livorno il primo presidio sanitario. Che altro dire? I fatti parlano abbastanza da soli. Stando alle diverse scadenze che, più o meno ufficialmente, ci vengono di volta in volta ammannite, nel mese di Marzo 2020, ormai trascorso, si sarebbe finalmente dovuto conoscere le conclusioni del Ctu chiesto dall'Authority per accertare le responsabilità (se ce ne sono) delle infiltrazioni d'acqua nel pozzetto di recupero. La perizia avrebbe dovuto segnare la ripresa dei lavori per poter completare il Microtunnel vero e proprio almeno entro la fine dell'anno in corso. Nell'ipotesi sempre meno probabile, stando ai fatti che ciò si verifichi, all'Eni servirà un altro anno per rimuovere le vecchie tubature e porre in opera quelle nuove in modo da rendere disponibile la modifica del fondo canale per l'inizio

Renato Roffi

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL
 L'opera in questione fra le più importanti per il rilancio dello scalo livornese

Microtunnel da 16 anni in ballo

LIVORNO - Microtunnel da 16 anni in ballo. Un tempo doppio di quanto ne occorre per costruire l'intera autostrada del Sole (Milano Napoli) è ormai trascorso da quando si cominciò a parlare del microtunnel sotto il canale Industriale, nel porto di Livorno. Ben sedici anni! E la conclusione dell'intervento che, per quanto complesso, definire opera sfiorerebbe il ridicolo, è tutt'altro che prossima mentre, se prima il microtunnel era necessario, oggi è assolutamente vitale per evitare che lo scalo livornese venga colto impreparato quando si affaccerà l'inevitabile ripresa. L'unica certezza, infatti, è che il mondo andrà sempre e comunque avanti ed è altrettanto certo che ciascuno, secondo le proprie possibilità e secondo il ruolo che ricopre, ha il dovere di spendersi al massimo affinché il Paese si risollevi alla fine del flagello, ormai planetario, che ci ha colpito. Del resto, quello del non lasciarsi sorprendere impreparati è un concetto veramente banale e l'annosa vicenda dello spostamento di un fascio di tubi Eni sul fondo del canale dell'Industria, che si trascina fra alti (pochi) e bassi (veramente troppi) da più di tre lustri, resta uno dei nodi più importanti, forse il primo, da sciogliere per rilanciare lo scalo marittimo di Livorno e mantenerne la competitività mentre si continua a sperare che il sogno della grande darsena o piattaforma Europa finisca di incresparsi nelle pastoie burocratiche e, forse ancor di più, nell'incapacità operativa di quanti da anni, per l'inizio dei lavori, sanno solo indicare scadenze di fantasia. Si obietta che realizzare il Microtunnel è un'operazione complessa, ma guardando per esempio il procedere spedito del nuovo viadotto sul torrente Polcevera a Genova (considerate, fra l'altro, le dimensioni dell'opera) è quasi impossibile non provare un senso scoramento, pur provvidenzialmente mitigato da un moto spontaneo di riso. amaro. Qualcuno (forse il manovratore disturbato) replicherà che in tempi di pandemia non è il caso di fare della polemica e, magari, agiterà la trita accusa di sciaccallaggio, ma sarebbe una critica profondamente ingiusta e sfacciatamente strumentale, visto che il Microtunnel in questione è in ballo senza costruito almeno dal 2004, vale a dire da sedici lunghi anni che, tanto per rendere plasticamente l'idea della spinosa (e indecente) storiaccia, sono un tempo doppio di quanto ne occorre per realizzare per intero l'autostrada del sole da Milano a Napoli, con tutto il passaggio appenninico. Un tempo più che doppio di quanto ne occorre per il traforo (quello sì che era un tunnel) del Gran san Bernardo o, se si preferisce ad uso dei Livornesi un tempo otto volte superiore di quanto ne occorre, fra il Novembre 1929 e il Novembre 1931, per costruire quella grande città ospedaliera che ancora oggi, nel bene e nel male, rappresenta per il territorio e la città di Livorno il primo presidio sanitario. Che altro dire? I fatti parlano abbastanza da soli. Stando alle diverse scadenze che, più o meno ufficialmente, ci vengono di volta in volta ammannite, nel mese di Marzo 2020, ormai trascorso, si sarebbe finalmente dovuto conoscere le conclusioni del Ctu chiesto dall'Authority per accertare le responsabilità (se ce ne sono) delle infiltrazioni d'acqua nel pozzetto di recupero. La perizia avrebbe dovuto segnare la ripresa dei lavori per poter completare il Microtunnel vero e proprio almeno entro la fine dell'anno in corso. Nell'ipotesi sempre meno probabile, stando ai fatti che ciò si verifichi, all'Eni servirà un altro anno per rimuovere le vecchie tubature e porre in opera quelle nuove in modo da rendere disponibile la modifica del fondo canale per l'inizio

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e Cognome
 Indirizzo e città
 Indirizzo email
 Inscriviti

ULTIME POPOLARI

Betty Schiavini accoglie l'agente di Baccio

Assicurazione Covid-19 per agenzie marittime

Equipaggi smarriti. Covid-19 non è un gioco

Ultrasuoni: anche i marittimi nella tempesta

Microtunnel da 16 anni in ballo

ARGOMENTI CORRELATI: INFILTRAZIONI DEL SOLE, CANALE INDUSTRIALE LIVORNO, MARITTIMO, MICROTUNNEL, PROBLEMI POLCEVERA, STRADONE SOTTO SAN BERNARDO

in più news
 Ravenna smart port grazie a fibra ottica

del 2022, ma, ormai, chi potrebbe scommettere un soldo bucato su quel termine?. Da registrare, per adesso, c'è che Marzo se n'è andato infruttuosamente (a quanto è dato sapere) e, riguardo ai tempi testè ottimisticamente ricordati, il meglio che si possa sperare è che, là dove si puote ciò che si vuole, si riesca finalmente a trovare la capacità per agire in modo che, in pieno ventunesimo secolo, per portare a termine lo spostamento



Messaggero Marittimo

Livorno

di un fascio di tubi sul fondo di un canale, difficoltoso quanto si vuole, non si debba giungere addirittura fino al 2023 e, magari, anche più in là.

In Comune si apre la cabina di regia città-porto

Convocata per il 14 aprile la prima riunione sull'emergenza Codiv-19

Redazione

LIVORNO In Comune si apre la cabina di regia città-porto. Il sindaco Luca Salvetti e l'assessora al porto Barbara Bonciani in accordo con il presidente dell'AdSp Stefano Corsini e il comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Giuseppe Tarzia hanno convocato per il 14 aprile la prima riunione sull'emergenza Codiv-19, con lo scopo di monitorare gli effetti che l'emergenza sanitaria sta generando sui traffici portuali e la catena logistica integrata. L'attivazione di tale consesso presso il Comune, fa seguito alle richieste pervenute dai gruppi di maggioranza, dalle associazioni di categoria e dalle organizzazioni sindacali che hanno espresso più volte preoccupazione circa gli effetti che l'emergenza sanitaria in corso sta producendo sulle imprese e sui lavoratori del settore logistico-portuale e chiesto al Comune di farsi portavoce, in collaborazione con le istituzioni portuali, di questa necessità. Lo scopo è di monitorare gli effetti che tale emergenza sta generando sui traffici portuali, sulla merce, sul sistema logistico-portuale e di conseguenza sulla città, per cui il porto, non dimentichiamolo, rappresenta il principale motore, sia in termini di sviluppo, sia in quanto a tenuta sociale. Il tavolo operativo di crisi mette a sistema i soggetti maggiormente coinvolti dalla crisi Codiv-19, in collaborazione con le istituzioni portuali, AdSp MTS e Capitaneria di porto, ognuno per le proprie competenze. Lo scopo, della cabina di regia, è quello di studiare soluzioni e strategie comuni volte a monitorare e valutare gli scenari che di giorno in giorno si aprono a seguito dell'evoluzione della crisi in atto, oltre a quelli derivanti dal ritorno dell'ondata lunga sulla città e sul porto. Tutto ciò al fine di garantire la tenuta economica e sociale della città e supportare il lavoro degli operatori e dei lavoratori della filiera logistico-portuale che ogni giorno svolgono un'attività di fondamentale importanza per la città e per il porto. Oggi risulta di vitale importanza valutare insieme tutte quelle misure da mettere in campo, sia a livello nazionale, sia a livello locale per permettere alle aziende e ai lavoratori di poter continuare ad operare e di tornare a lavorare a pieno regime subito dopo la crisi.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

aree sul porto

Giovedì si aprono le buste della gara per l' assegnazione

Secondo giro di boa per la procedura relativa all' assegnazione delle nuove aree del **porto**. Giovedì la Commissione di gara si riunirà in video conferenza per aprire le buste ed esaminare dal punto di vista formale le offerte tecniche/piani di impresa delle cinque imprese rimaste in gara. Tra i candidati figurano Sea Style Srl di Massafra, Manta Logistic Srl (Onorato Armatori), Piombino Multiterminal, creata dalla Compagnia Portuali di Piombino e dalla Compagnia Portuali di Livorno. Ci sono altri due volti noti della portualità locale, come Piombino Logistics Spa e Liberty Magona srl. Complessivamente, i cinque soggetti hanno presentato dieci progetti, che verranno valutati con criteri predefiniti. --



Assegnazione delle nuove aree a Piombino

Giovedì si aprono le buste di cinque imprese rimaste in gara

Redazione

PIOMBINO Assegnazione delle nuove aree del porto di Piombino; per la procedura siamo al secondo giro di boa. Giovedì prossimo a partire dalle ore 15.00, la Commissione di gara si riunirà in video conferenza per aprire le buste B) ed esaminare dal punto di vista formale le offerte tecniche/ piani di impresa delle cinque imprese attualmente rimaste in gara. Tra i candidati figurano Sea Style Srl di Massafra, Manta Logistic srl (Onorato Armatori), Piombino Multiterminal, creata dalla Compagnia portuali di Piombino e dalla Compagnia portuali di Livorno, e ci sono altri due volti noti della portualità piombinese come Piombino Logistics spa e Liberty Magona srl. Complessivamente, i cinque soggetti hanno presentato dieci progetti, che verranno valutati dalla Commissione secondo criteri predefiniti dalla lettera di invito in una o più sedute riservate. Gli esiti della valutazione verranno comunicati in seduta pubblica. I primi in graduatoria per ciascun lotto firmeranno con l'Autorità un accordo prodromico dove verranno messi nero su bianco gli impegni e la cronologia degli interventi di infrastrutturazione delle aree.



Nuove aree Piombino: si aprono le buste

Secondo giro di boia per la procedura relativa all'assegnazione delle nuove aree del porto di Piombino. Giovedì prossimo, a partire dalle ore 15.00, la Commissione di Gara si riunirà in video conferenza per aprire le buste ed esaminare dal punto di vista formale le offerte tecniche e i relativi piani di impresa dei cinque soggetti attualmente rimasti in gara. Tra i candidati figurano Sea Style Srl di Massafra, Manta Logistic Srl (Onorato Armatori), Piombino Multiterminal, creata dalla Compagnia Portuali di Piombino e dalla Compagnia Portuali di Livorno, e ci sono altri due volti noti della portualità piombinese come Piombino Logistics Spa e Liberty Magona srl. Complessivamente, le cinque imprese hanno presentato dieci progetti, che verranno valutati dalla Commissione secondo criteri predefiniti dalla Lettera di invito in una o più sedute riservate. Gli esiti della valutazione verranno comunicati in seduta pubblica. I primi in graduatoria per ciascun lotto firmeranno con l'Autorità un accordo prodromico dove verranno messi nero su bianco gli impegni e la cronologia degli interventi di infrastrutturazione delle aree.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo 



PORT NEWS
MAGAZINE dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

6 Aprile 2020 — Tema
Nuove aree Piombino: si aprono le buste
di Redazione Port News

Secondo giro di boia per la procedura relativa all'assegnazione delle nuove aree del porto di Piombino. Giovedì prossimo, a partire dalle ore 15.00, la Commissione di Gara si riunirà in video conferenza per aprire le buste ed esaminare dal punto di vista formale le offerte tecniche e i relativi piani di impresa dei cinque soggetti attualmente rimasti in gara.

Tra i candidati figurano Sea Style Srl di Massafra, Manta Logistic Srl (Onorato Armatori), Piombino Multiterminal, creata dalla Compagnia Portuali di Piombino e dalla Compagnia Portuali di Livorno, e ci sono altri due volti noti della portualità piombinese come Piombino Logistics Spa e Liberty Magona srl.

Complessivamente, le cinque imprese hanno presentato dieci progetti, che verranno valutati dalla Commissione secondo criteri predefiniti dalla Lettera di invito in una o più sedute riservate. Gli esiti della valutazione verranno comunicati in seduta pubblica. I primi in graduatoria per ciascun lotto firmeranno con l'Autorità un accordo prodromico dove verranno messi nero su bianco gli impegni e la cronologia degli interventi di infrastrutturazione delle aree.

Autorità
Ambiente
Portuali
Coronavirus
Crociere
Cura del ferro
Dati
Europa
Gigantismo navale
GNL
Infrastrutture
Innovazione tecnologica
Logistica
Portuale
Porto di Livorno
Riforma portuale
Servizi portuali
Shipping
Storia di Livorno
Terminali portuali
Traffici marittimi

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Cassa Covid 19 a Piombino Logistic Incontro con i sindacati

PIOMBINO E' stata richiesta la cassa integrazione speciale 'Emergenza Covid 19' per Piombino Logistics. In Jsw al lavoro in 45. Si è svolto un incontro in Jsw Steel, fra azienda, Fim, Fiom e Uilm e i coordinatori Rsu per fare il punto della situazione. Ieri per Piombino Logistics firmata l'istanza per il blocco della cassa integrazione in deroga e l'apertura della Cig covid. «Restiamo in attesa della risposta da parte del ministero del lavoro, in quanto Pio Log rientra nei codici Ateco che per il Decreto del 22 marzo può esercitare attività, ma avrà per i prossimi mesi un calo fisiologico delle movimentazioni sia in ingresso che in uscita». Per quanto concerne Jsw è stata inviata il 3 aprile una lettera al prefetto, per informarlo quali saranno le attività fino al 13 aprile. «Fino al 10 aprile avremo una presenza massima all' interno dello stabilimento di 45 addetti compresi i presidi e salvaguardia impianti - hanno concluso i coordinatori Rsu - in questa settimana si riunirà il comitato covid19 Jsw per aggiornamenti sulle misure di prevenzione e protezione, sarà richiesta una mappatura di sanificazioni e igienizzazioni anche dei reparti ad ora non operativi».

19..

PIOMBINO

Maxi piano rifiuti per la 'Diadema'

Organizzata con la supervisione della Regione la raccolta e smaltimento dei materiali contaminati



PIOMBINO
L'azienda Diadema ha avviato la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti contaminati. L'operazione è stata organizzata dalla Regione Toscana e supervisionata dalla Provincia di Grosseto. I rifiuti sono stati raccolti in un'area dedicata e saranno smaltiti in un impianto autorizzato.

Scienze del 90% con i buoi buoni
Un'indagine ha rivelato che il 90% degli allevatori di buoi in Toscana utilizza mangimi di qualità. I buoi sono considerati animali sani e robusti, ideali per la produzione di carne e latte.

Al via da stamani la consegna di ottomila mascherine ai negozi
Il Comune di Piombino ha avviato la distribuzione di ottomila mascherine ai negozi della zona. Le mascherine sono state acquistate con i fondi del Piano di Emergenza Covid-19.

Fa incidente, sanzioni a raffica
Un incidente stradale ha causato danni per oltre 100 mila euro. Le autorità hanno inflitto pesanti sanzioni ai responsabili dell'incidente.

Mille richieste per i 'buoi'
Gli allevatori di buoi hanno presentato mille richieste per ottenere i benefici del Piano di Emergenza Covid-19. Le richieste sono state accettate in gran parte.

Due medici volontari alla Croce Rossa
Due medici hanno offerto il loro servizio volontario alla Croce Rossa Italiana. Sono pronti a prestare soccorso in caso di emergenza.

Cassa Covid 19 a Piombino Logistic: incontro con i sindacati
Un incontro è stato organizzato tra l'azienda Piombino Logistics e i sindacati Fim, Fiom e Uilm. L'obiettivo era discutere le misure di emergenza e la richiesta di cassa integrazione speciale.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

costa diadema

Rifiuti e acque reflue della nave verranno portati a Livorno

PIOMBINO La Protezione civile regionale sta anche gestendo i rifiuti e le acque reflue provenienti dalla Costa Diadema, la nave da crociera attraccata al porto di Piombino alcuni giorni fa con a bordo 1255 persone, tra cui diversi casi sospetti di contagio Covid-19. L' obiettivo, spiega la Regione, è garantire la sicurezza delle persone a bordo e dei lavoratori. Due le questioni coordinate dall' assessore regionale all' ambiente, Federica Fratoni, «che si è provveduto a risolvere - spiega in un comunicato - Il ritiro e il conferimento di 105 metri cubi di rifiuti indifferenziati potenzialmente contaminati prodotti durante i giorni di navigazione oltre al ritiro e al conferimento di quelli di produzione quotidiana (25 mc circa); lo sbarco di una produzione giornaliera di circa 300 mc/giorno di acque reflue sea-wage e acque grigie originate da utenze civili come wc, docce, lavanderie». «Con responsabilità la Regione Toscana e il Comune di Piombino hanno preso in carico la situazione della Costa Diadema e con responsabilità la stiamo gestendo - commenta Fratoni - Tra i servizi di cui dobbiamo occuparci con particolare attenzione ci sono quelli dei rifiuti e delle acque reflue, questioni che riguardano la sicurezza e la tutela della salute pubblica. Per questo abbiamo organizzato la raccolta, d' intesa con i gestori e l' **Autorità portuale**, in modo da garantire la massima sicurezza sia per le persone a bordo che per gli operatori che devono occuparsene. L' impegno e la cura di tutti sono rivolti a far sì di scongiurare e risolvere ogni eventuale criticità». La Regione prevede per i rifiuti potenzialmente contaminati l' avvio diretto a incenerimento in alcuni impianti. Contattata Amps Livorno che ritirerà i rifiuti indifferenziati con un autocarro a cassone chiuso - così che siano impossibili la fuoriuscita del rifiuto, spolveramenti e percolazioni - e li trasporterà con la dicitura «rifiuti da sterilizzare», all' impianto. Saranno trattati 20-25 metri cubi al giorno. Per le acque reflue, la Regione ha emanato apposita ordinanza con cui si consente il trasferimento, tutto interno al porto, delle acque al depuratore di Asa tramite la creazione di un allaccio alla rete fognaria industriale del porto. --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Maxi piano rifiuti per la 'Diadema'

Organizzata con la supervisione della Regione la raccolta e smaltimento dei materiali contaminati

PIOMBINO Organizzata la raccolta dei rifiuti e delle acque reflue della Costa Diadema. Due le questioni arrivate sul tavolo dell' assessore regionale all' ambiente, Federica Fratoni: la prima riguarda il ritiro (che è stato effettuato dalla Permare di Piombino, l' unica società titolata sul porto), e il conferimento di 105 metri cubi di rifiuti indifferenziati potenzialmente contaminati prodotti durante i giorni di navigazione oltre al ritiro e al conferimento di quelli di produzione quotidiana (25 mc circa); l' altra lo sbarco di una produzione giornaliera di circa 300 mc/giorno di acque reflue sea-wage e acque grigie originate da utenze civili come wc, docce, lavanderie. «Con responsabilità la Regione Toscana e il Comune di Piombino hanno preso in carico la situazione della Costa Diadema e con responsabilità la stiamo gestendo - ha commentato l' assessore regionale Federica Fratoni - tra i servizi di cui dobbiamo occuparci con particolare attenzione ci sono quelli dei rifiuti e delle acque reflue, questioni che riguardano la sicurezza e la tutela della salute pubblica. Per questo abbiamo organizzato la raccolta, d' intesa con i gestori e l' **Autorità portuale**, in modo da garantire la massima sicurezza sia per le persone a bordo che per gli operatori che devono occuparsene. L' impegno e la cura di tutti sono rivolti a far sì di scongiurare e risolvere ogni eventuale criticità». Per quanto riguarda i rifiuti, attenendosi all' ordinanza 13 della Regione Toscana che prevede per i rifiuti potenzialmente contaminati l' avvio diretto a incenerimento in alcuni impianti individuati, l' assessore Fratoni ha contattato Amps di Livorno.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Header:** "MAXI PIANO RIFIUTI PER LA 'DIADEMA'"
- Text:** "Organizzata con la supervisione della Regione la raccolta e smaltimento dei materiali contaminati".
- Image:** A photograph of a white truck with a large container, likely used for waste collection.
- Text:** "Dopo il ritiro del 90% con i buoni spazi".
- Text:** "Al via da stamani la consegna di ottomila mascherine ai negozi".
- Text:** "Fa incidente, sanzioni a raffica".
- Text:** "Mille richieste per i 'buoni'".



Expartibus

Piombino, Isola d' Elba

Covid-19, macchina organizzativa gestione acque e rifiuti Costa Diadema

Garantire la sicurezza delle persone a bordo e dei lavoratori Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Si è attivata la macchina della Protezione Civile regionale per la gestione dei rifiuti e delle acque reflue provenienti dalla Costa Diadema, la nave da crociera ormeggiata nel porto di Piombino alcuni giorni fa con a bordo 1255 persone, tra cui diversi casi sospetti di contagio Covid-19. L' obiettivo è prioritariamente quello di garantire la sicurezza delle persone a bordo e dei lavoratori. Due le questioni arrivate sul tavolo dell' Assessore regionale all' ambiente, Federica Fratoni, che si è provveduto a risolvere: il ritiro e il conferimento di 105 mc di rifiuti indifferenziati potenzialmente contaminati prodotti durante i giorni di navigazione oltre al ritiro e al conferimento di quelli di produzione quotidiana (25 mc circa); lo sbarco di una produzione giornaliera di circa 300 mc/giorno di acque reflue sea-wage e acque grigie originate da utenze civili come wc, docce, lavanderie. Commenta Fratoni: Con responsabilità la Regione Toscana e il Comune di Piombino hanno preso in carico la situazione della Costa Diadema e con responsabilità la stiamo gestendo. Tra i servizi di cui dobbiamo occuparci con particolare attenzione ci sono quelli dei rifiuti e delle acque reflue, questioni che riguardano la sicurezza e la tutela della salute pubblica. Per questo abbiamo organizzato la raccolta, d' intesa con i gestori e l' **Autorità portuale**, in modo da garantire la massima sicurezza sia per le persone a bordo che per gli operatori che devono occuparsene. L' impegno e la cura di tutti sono rivolti a far sì di scongiurare e risolvere ogni eventuale criticità. Per quanto riguarda i rifiuti, attenendosi all' ordinanza 13 della Regione Toscana che prevede per i rifiuti potenzialmente contaminati l' avvio diretto a incenerimento presso alcuni impianti individuati, l' Assessore Fratoni ha contattato AMPS di Livorno che, nel rispetto della sicurezza dei lavoratori e dei principi dalle linee guida ISPRA che riguardano i rifiuti generati in emergenza Covid-19, ritirerà i rifiuti indifferenziati con un autocarro adibito al trasporto rifiuti con cassone chiuso - così che siano impossibile la fuoriuscita del rifiuto, spolveramenti e percolazioni - per poi trasportarli, dopo essere stati caratterizzati con la dicitura "rifiuti da sterilizzare", all' impianto che provvederà alla sterilizzazione. Per garantire una corretta esecuzione dei servizi e non creare troppo accumulo sull' impianto saranno ritirati carichi da circa 20/25 mc/giorno fino ad esaurimento del quantitativo richiesto. Gli operatori utilizzeranno appositi dispositivi di protezione, tute, guanti, mascherine, occhiali, che dopo l' uso saranno gestite come rifiuti contaminati e avviate a smaltimento. Gli operatori al carico manterranno le distanze minime di sicurezza necessarie dal personale di bordo e a fine carico il mezzo sarà disinfettato spruzzando appositi detergenti a mezzo atomizzatore. Per quanto riguarda le acque reflue, la Regione ieri, 5 aprile, ha emanato apposita ordinanza firmata dal presidente Enrico Rossi, la 24, con la quale si consente il trasferimento, tutto interno al porto, delle acque al depuratore di ASA tramite la creazione di un allaccio alla rete fognaria industriale del Porto.

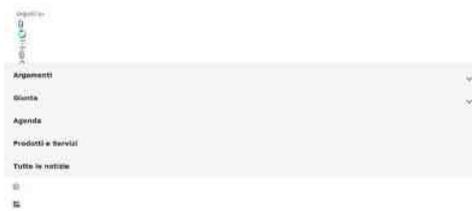


Regione Toscana

Piombino, Isola d' Elba

Coronavirus, avviata messa in sicurezza di acque e rifiuti Costa Diadema - Toscana Notizie

Si è attivata la macchina della Protezione civile regionale per la gestione dei rifiuti e delle acque reflue provenienti dalla Costa Diadema, la nave da crociera ormeggiata nel **porto** di **Piombino** alcuni giorni fa con a bordo 1255 persone, tra cui diversi casi sospetti di contagio Covid-19. L' obiettivo è prioritariamente quello di garantire la sicurezza delle persone a bordo e dei lavoratori. Due le questioni arrivate sul tavolo dell' assessore regionale all' ambiente, Federica Fratoni, che si è provveduto a risolvere: il ritiro e il conferimento di 105 mc di rifiuti indifferenziati potenzialmente contaminati prodotti durante i giorni di navigazione oltre al ritiro e al conferimento di quelli di produzione quotidiana (25 mc circa); lo sbarco di una produzione giornaliera di circa 300 mc/giorno di acque reflue sea-wage e acque grigie originate da utenze civili come wc, docce, lavanderie. 'Con responsabilità la Regione Toscana e il Comune di **Piombino** hanno preso in carico la situazione della Costa Diadema e con responsabilità la stiamo gestendo - commenta Fratoni -. Tra i servizi di cui dobbiamo occuparci con particolare attenzione ci sono quelli dei rifiuti e delle acque reflue, questioni che riguardano la sicurezza e la tutela della salute pubblica. Per questo abbiamo organizzato la raccolta, d' intesa con i gestori e l' Autorità portuale, in modo da garantire la massima sicurezza sia per le persone a bordo che per gli operatori che devono occuparsene. L' impegno e la cura di tutti sono rivolti a far sì di scongiurare e risolvere ogni eventuale criticità'. Per quanto riguarda i rifiuti, attenendosi all' ordinanza 13 della Regione Toscana che prevede per i rifiuti potenzialmente contaminati l' avvio diretto a incenerimento presso alcuni impianti individuati, l' assessore Fratoni ha contattato AMPS di Livorno che, nel rispetto della sicurezza dei lavoratori e dei principi dalle linee guida ISPRA che riguardano i rifiuti generati in emergenza Covid-19, ritirerà i rifiuti indifferenziati con un autocarro adibito al trasporto rifiuti con cassone chiuso - così che siano impossibile la fuoriuscita del rifiuto, spolveramenti e percolazioni - per poi trasportarli, dopo essere stati caratterizzati con la dicitura 'rifiuti da sterilizzare', all' impianto che provvederà alla sterilizzazione. Per garantire una corretta esecuzione dei servizi e non creare troppo accumulo sull' impianto saranno ritirati carichi da circa 20/25 mc/giorno fino ad esaurimento del quantitativo richiesto. Gli operatori utilizzeranno appositi dispositivi di protezione (tute, guanti, mascherine, occhiali) che dopo l' uso saranno gestite come rifiuti contaminati e avviate a smaltimento. Gli operatori al carico manterranno le distanze minime di sicurezza necessarie dal personale di bordo e a fine carico il mezzo sarà disinfettato spruzzando appositi detergenti a mezzo atomizzatore. Per quanto riguarda le acque reflue, la Regione ieri, 5 aprile, ha emanato apposita ordinanza firmata dal presidente Enrico Rossi, la 24, con la quale si consente il trasferimento, tutto interno al **porto**, delle acque al depuratore di ASA tramite la creazione di un allaccio alla rete fognaria industriale del **Porto**.



Coronavirus, avviata messa in sicurezza di acque e rifiuti Costa Diadema



Si è attivata la macchina della Protezione civile regionale per la gestione dei rifiuti e delle acque reflue provenienti dalla Costa Diadema, la nave da crociera ormeggiata nel porto di Piombino alcuni giorni fa con a bordo 1255 persone, tra cui diversi casi sospetti di contagio Covid-19. L'obiettivo è prioritariamente quello di garantire la sicurezza delle persone a bordo e dei lavoratori.

Due le questioni arrivate sul tavolo dell'assessore regionale all'ambiente, Federica Fratoni, che si è provveduto a risolvere: il ritiro e il conferimento di 105 mc di rifiuti indifferenziati potenzialmente contaminati prodotti durante i giorni di navigazione oltre al ritiro e al conferimento di quelli di produzione quotidiana (25 mc circa); lo sbarco di una produzione giornaliera di circa 300 mc/giorno di acque reflue sea-wage e acque grigie originate da utenze civili come wc, docce, lavanderie.

'Con responsabilità la Regione Toscana e il Comune di Piombino hanno preso in carico la situazione della Costa Diadema e con responsabilità la stiamo gestendo - commenta Fratoni -. Tra i servizi di cui dobbiamo occuparci con particolare attenzione ci sono quelli dei rifiuti e delle acque reflue, questioni che riguardano la sicurezza e la tutela della salute pubblica.

Arriva in porto la nave della Costa Sbarcano solo i passeggeri europei

Angelo Agrippa

NAPOLI Arriverà stamane nel **porto** di **Napoli** la Costa Mediterranea, la nave da crociera con circa 800 persone a bordo, che per giorni è stata in balia delle indecisioni istituzionali che ne hanno ritardato l' approdo. Ieri pomeriggio il prefetto, Marco Valentini, ha presieduto, in videoconferenza, una riunione del comitato provinciale per l' ordine e la sicurezza pubblica proprio per stabilire le modalità di attracco della Costa, dalla quale, assieme ai passeggeri europei, sbarcheranno anche una decina di campani. Nei giorni scorsi era stato il presidente della Regione Vincenzo De Luca ad opporsi all' attracco prolungato della Costa Mediterranea che, secondo quanto stabilito, rimarrà in rada per prendere il largo nuovamente giovedì prossimo. Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, ha protestato vibratamente contro i rifiuti collezionati in questi giorni dalla nave: «Il Dpcm varato il 19 marzo scorso - ha affermato - fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all' obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. È ovvio che debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo. C' è una legge e va applicata - ha concluso - da chi si occupa di porti. Il comandante delle Capitanerie di **porto**, Giovanni Pettorino, aveva già lanciato nei giorni scorsi un appello per riportare a casa marittimi e passeggeri italiani imbarcati su navi da crociera italiane». Nel corso della riunione del comitato per l' ordine e la sicurezza «sono state esaminate le misure organizzative e di carattere sanitario inerenti il trasferimento dei 105 marittimi, di cui 60 italiani e 45 di altri paesi europei, in servizio sulla Costa Mediterranea». È giunta, invece, a mezzogiorno di ieri nel **porto** commerciale di Salerno la motonave Catania della compagnia di navigazione Grimaldi Lines con a bordo un gruppo di cittadini italiani(o residenti in Italia) provenienti da Tunisi, autorizzati al rientro in patria dal Governo tunisino d' intesa con l' ambasciata italiana. Sono sbarcati complessivamente 96 passeggeri, di cui 3 neonati. Tutti sono stati sottoposti a uno screening sanitario mediante test sierologici, all' esito del quale non sono stati riscontrati sospetti di contagio. Il corona virus colpisce duramente anche le compagnie di navigazione del golfo di **Napoli**: la Medmar che collega Ischia con la terraferma ha registrato un crollo del 77% dei passeggeri, del 67% dei veicoli e del 70% del fatturato nel mese di marzo. In una nota la compagnia conferma che continuerà ad assicurare i collegamenti essenziali per l' approvvigionamento delle merci di prima necessità ed i trasporti via mare dei lavoratori dei servizi essenziali auspicando «che gli sforzi profusi dalle aziende marittime nell' emergenza sanitaria in corso siano tenuti in adeguata considerazione». Un grido di allarme condiviso dai sindacati: «Siamo molto preoccupati per le navi ferme nei porti a causa dell' emergenza sanitaria che ha messo a terra migliaia di marittimi, molti dei quali non coperti dagli ammortizzatori sociali previsti dagli ultimi decreti - affermano il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, e il segretario nazionale, Paolo Fantappiè -. È urgente un segnale preciso del Governo per impegnare risorse economiche specifiche per il settore marittimo già a partire dal prossimo decreto legge di Pasqua». Infine, «continuiamo ad essere preoccupati - concludono - per Tirrenia Cin, che nonostante l' accordo con i commissari di Tirrenia As, ha confermato la chiusura degli uffici di **Napoli**».





Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Via libera allo sbarco della Costa a terra solo i 100 marittimi italiani

IL CASO Adolfo Pappalardo Si sblocca, almeno in parte, la vicenda della nave della Costa Mediterranea partita dalle Mauritius: stamani solo gli italiani (circa un centinaio su 786 dell' intero equipaggio) potranno sbarcare nel porto di Napoli. Poi entro domani la nave dovrà riprendere il largo e non ormeggiare per una settimana come aveva inizialmente richiesto. LA ROTTA La nave della Costa è partita alla metà di marzo dalle Mauritius, nell' ambito di uno dei trasferimenti decisi dalla compagnia di navigazione dopo il fermo di tutte le crociere. Nessun contaminato a bordo, a giudicare dalle testimonianze di chi è imbarcato, e nessun attracco in alcun porto: solo rifornimenti tecnici e bunkeraggio in alto mare. Sino al largo della Sicilia, qualche giorno fa prima di procedere lentamente verso il Nord del Tirreno in attesa di sciogliere i nodi. L' altro giorno, infatti, è arrivato il nict del governatore della Campania De Luca contro lo sbarco a Napoli. Non tanto per gli italiani quanto per i colleghi stranieri. L' equipaggio, infatti, è formato anche da filippini, indonesiani e gruppi di altri paesi europei. «C' è questa nave con 781 membri di equipaggio dei quali solo 113 italiani - aveva spiegato venerdì scorso -. Quest' ultimi possono e devono sbarcare ma abbiamo altri cittadini, ad iniziare dai filippini, per i quali lo stesso governo filippino ha chiuso le frontiere. L' armatore vorrebbe restare in porto per 15 giorni, noi da giorni stiamo dicendo che questa cosa non è possibile perché il porto di Napoli è nel cuore della città e non possiamo consentirci di avere movimenti che rischiano di portarci altri focolai». Opinione diversa invece De Luca l' aveva espressa per una nave proveniente da Tunisi per Salerno.. Ieri però dopo una riunione in prefettura è stato decretato il via libera per lo sbarco a Napoli: ma solo per i marittimi italiani, di cui la maggior parte campani. Ma con un protocollo ben preciso. All' arrivo della nave in porto, infatti, saranno prima effettuati controlli medici a bordo per individuare eventuali sintomi sospetti. Successivamente i passeggeri potranno scendere dalla nave ma dovranno essere sottoposti nuovamente a controlli attraverso termoscanner. Operazione lenta in cui si potrà scendere in gruppi di massimo 2 o 3 per volta, il tempo di procedere a tutte le formalità. Sanitarie e burocratiche. Poi sarà concesso ai marittimi di far ritorno ai comuni di residenza (prefetture locali già allertate dai colleghi partenopei) con mezzi privati. L' arrivo è previsto per le 8 di stamani e tutte le operazioni di sbarco, con il coordinamento della Prefettura, porteranno via circa 3 ore. SALERNO Ieri, invece, è avvenuto a Salerno lo sbarco della motonave «Catania» della Grimaldi Lines e partita da Tunisi. Sbarco mai messo in dubbio perché a bordo c' erano solo passeggeri italiani e le operazioni erano state già coordinate con le autorità del paese africano. E ieri mattina a bordo non c' era nessun contagiato da Coronavirus, a quanto si è appreso, dagli screening sanitari mediante test sierologici effettuati al molo di Ponente dello scalo portuale salernitano. Le operazioni si sono concluse intorno alle 15.00 (arrivo alle ore 12) quando, dalla nave, sono scesi 96 passeggeri, di cui tre neonati. A mettere per primi piede sulla terraferma sono stati i cittadini senza auto al seguito e, poi, quelli che si erano imbarcati con veicoli (23 vetture e 4 motociclette). Si tratta di italiani che erano rimaste bloccate in Tunisia per effetto del blocco del traffico navale per l' emergenza coronavirus. Tutti quelli giunti nel porto campano sono stati autorizzati dal Governo tunisino d' intesa con l' ambasciata italiana a Tunisi. Tutti erano a Tunisi per motivi di lavoro (oltre che qualche turista) e sono poi rimasti bloccati per i blocchi sanitari. Alle operazioni, coordinate dalla Prefettura di Salerno d'





Il Mattino

Napoli

intesa con l' Unità di crisi istituita per la gestione dell' emergenza Covid-19 presso la Regione Campania, hanno partecipato, oltre alle forze di polizia statali e alla Polizia di frontiera, la Capitaneria di **Porto** e la Polizia municipale di Salerno, l' Agenzia delle Dogane, l' Usmaf, i volontari della Protezione civile regionale e la Croce Rossa. Come da protocollo hanno poi potuto lasciare lo scalo di Salerno soltanto attraverso mezzi privati. O, comunque, mezzi noleggiati per rientrare a casa dove poi dovranno affrontare la due settimane di quarantena. LA GIORNATA Ieri il numero dei positivi al Coronavirus si è fermato a 90 su 1.253 tamponi: il totale arriva a 3.148. I morti sono stati, invece, 15. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Napoli

Costa Mediterranea naviga verso Napoli

La nave da crociera, Costa Mediterranea, dopo un lungo navigare di moto vario nelle acque maltesi/siciliane, ha lasciato il Canale di Sicilia, ieri sera verso le ore 23.30 ora locale, dirigendo la prua verso il porto di Napoli. Non poteva essere diversamente! Napoli che per secoli è stata (e lo è ancora) la patria della Navigazione e delle Costruzioni Navali, non poteva rifiutarsi di accogliere una nave, battente bandiera italiana, nelle acque del suo porto. La paura del governatore della Campania, De Luca, per evitare ulteriori focolai, è venuta meno, ponendo delle condizioni all' attracco della nave della Costa Crociere nel porto di Napoli. Sbarcheranno per il momento solo persone di nazionalità italiana, in attesa di accordi bilaterali con i Paesi di origine degli altri ospiti per il rimpatrio. L' arrivo nel porto di Napoli è previsto per domani 07.04.2020 intorno alle 08.00 oa locale. Ricordiamo il dibattito in corso sull' apertura dei porti in emergenza Covid-19. Le Autorità Marittime (Capitanerie di Porto per garantire la safety della navigazione) e le AdSP (per realizzare le funzioni e l' operosità necessarie dei porti) agendo di comune accordo devono garantire l' attracco alle navi. Speriamo che non si ripeta più quello visto per Savona, Civitavecchia, dove sindaci e altre autorità locali si sono espressi per la chiusura dei porti: non compete loro vietare l' attracco a navi battenti bandiera italiana. Ancora una volta Brindisi - porta d' oriente- è stata di esempio nell' accoglienza delle navi Costa Fortuna (ieri) e della Costa Victoria attesa per l' 8 aprile prossimo; Brindisi esprime di fatto quel tanto parlato e non svolto binomio città-porto.



Informazioni Marittime

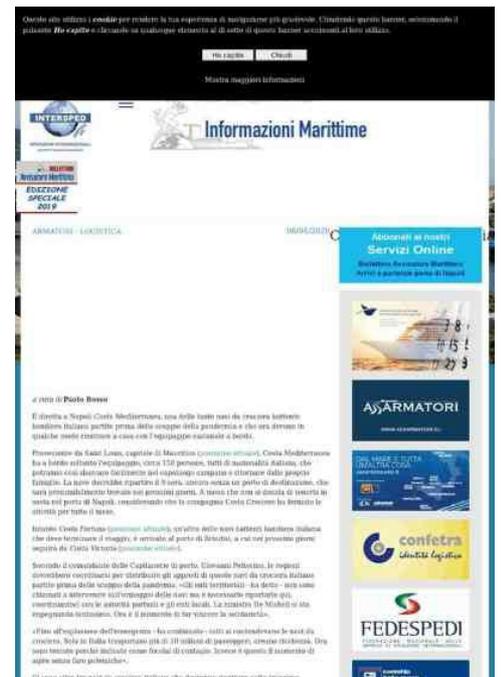
Napoli

Crociere, sei navi italiane in rientro

Costa Mediterranea domani a Napoli con solo l' equipaggio italiano da sbarcare. Costa Fortuna e Costa Victoria a Brindisi. Costa Deliziosa nel Mar Rosso. Altre due sono alle Bahamas

PAOLO BOSSO

a cura di Paolo Bosso È diretta a **Napoli** Costa Mediterranea , una delle tante navi da crociera battente bandiera italiana partite prima dello scoppio della pandemia e che ora devono in qualche modo rientrare a casa con l' equipaggio nazionale a bordo. Proveniente da Saint Louis, capitale di Mauritius (posizione attuale), Costa Mediterranea ha a bordo soltanto l' equipaggio, circa 150 persone, tutti di nazionalità italiana, che potranno così sbarcare facilmente nel capoluogo campano e ritornare dalle proprie famiglie. La nave dovrebbe ripartire il 9 sera, ancora senza un **porto** di destinazione, che sarà presumibilmente trovato nei prossimi giorni. A meno che non si decida di tenerla in sosta nel **porto** di **Napoli**, considerando che la compagnia Costa Crociere ha fermato le attività per tutto il mese. Intanto Costa Fortuna (posizione attuale), un' altra delle navi battenti bandiera italiana che deve terminare il viaggio, è arrivata al **porto** di Brindisi, a cui nei prossimi giorni seguirà da Costa Victoria (posizione attuale). Secondo il comandante delle Capitanerie di **porto**, Giovanni Pettorino, le regioni dovrebbero coordinarsi per distribuire gli approdi di queste navi da crociera italiane partite prima dello scoppio della pandemia. «Gli enti territoriali - ha detto - non sono chiamati a intervenire sull' ormeggio delle navi ma è necessario riportarle qui, coordinandoci con le autorità portuali e gli enti locali. La ministra De Micheli si sta impegnando tantissimo. Ora è il momento di far vincere la solidarietà». «Fino all' esplosione dell' emergenza - ha continuato - tutti si contendevano le navi da crociera. Solo in Italia trasportano più di 10 milioni di passeggeri, creano ricchezza. Ora sono temute perché indicate come focolai di contagio. Invece è questo il momento di agire senza fare polemiche». Ci sono altre tre navi da crociera italiane che dovranno rientrare nelle prossime settimane: Costa Deliziosa , partita a gennaio in giro per il mondo e dopo uno scalo in Oman per rifornimenti è attualmente in transito al largo di Gibuti verso il Mar Rosso (posizione attuale). Dovrebbe arrivare in Italia a fine mese. Infine Costa Magica (posizione attuale) e Costa Favolosa (posizione attuale), ferme a Freeport, alle Bahamas, in attesa di far rientrare l' equipaggio italiano. Il programma prevede il rientro nel Mediterraneo nei prossimi giorni, con fine viaggio originariamente previsto a Savona.



Portnews

Napoli

La Costa Mediterranea va a Napoli

La nave da crociera Costa Mediterranea ha lasciato le acque a sud della Sicilia, dove era rimasta in sosta per due giorni, e si sta dirigendo verso il porto di Napoli. Proveniente da Saint Louis, capitale delle Mauritius, Costa Mediterranea ha a bordo un equipaggio di circa 150 persone, tutti di nazionalità italiana, che potranno così sbarcare facilmente nel capoluogo campano. La nave dovrebbe ripartire il 9 aprile. Intanto altre quattro navi da crociera battenti bandiera italiana sono pronte al rientro in Italia: oltre a Costa Fortuna (che è già approdata nel porto di Brindisi), ci sono Costa Victoria (che a breve attraccherà nello scalo pugliese); Costa Deliziosa, partita a gennaio in giro per il mondo e attualmente in transito al largo di Gibuti verso il Mar Rosso, Costa Magica e Costa Favolosa, ferme a Freeport, alle Bahamas, in attesa di far rientrare l'equipaggio italiano.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with a navigation bar at the top. The main headline reads 'Covid-19 e crociere La Costa Mediterranea va a Napoli'. Below the headline is a photograph of the Costa Mediterranea cruise ship at sea. To the right of the main content is a vertical sidebar with various news categories such as 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Coronavirus', and 'Crociere'. The website layout is clean and professional, with a focus on maritime news.

La Costa Mediterranea naviga verso il porto di Napoli

Redazione

Napoli La nave da crociera Costa Mediterranea ha lasciato le acque a sud della Sicilia, dove era rimasta ferma per due giorni, e si sta dirigendo verso il porto di Napoli. Qui, secondo quanto dichiarato dal presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca, le autorità locali autorizzeranno lo sbarco solo delle persone di nazionalità italiana. E' probabile che, per il resto dell'equipaggio, si attendano accordi bilaterali con i Paesi di origine per il rimpatrio.

informativa

Il sito e gli strumenti di terzi non sono integrati tramite 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 nostra offerta. Per saperne di più sul nostro utilizzo di cookie e altri identificatori visitando e accettando questa informativa, proseguendo la navigazione di questa pagina, cliccando sul link o sul pulsante e continuando a navigare in altri modo.

Scopri di più e personalizza

La Costa Mediterranea naviga verso il porto di Napoli

29 APRILE 2020 - 08:55:55



Napoli - La nave da crociera Costa Mediterranea ha lasciato le acque a sud della Sicilia, dove era rimasta ferma per due giorni, e si sta dirigendo verso il porto di Napoli. Qui, secondo quanto dichiarato dal presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca, le autorità locali autorizzeranno lo sbarco solo delle persone di nazionalità italiana. E' probabile che, per il resto dell'equipaggio, si attendano accordi bilaterali con i Paesi di origine per il rimpatrio.

Iscriviti alla newsletter

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

Sei pronto?

Articoli correlati



Dalle scorse ai cannoni: conosciuti la ricetta di l'antitrust



Covid-19, morti a Miami un addetto alla sicurezza di Costa Crociere

Costa Mediterranea verso Napoli. Salgono a 10 le navi da crociera in disarmo in Italia

Da ieri sera la nave da crociera Costa Mediterranea di Costa Crociere ha lasciato il tratto di mare nel canale di Sicilia dove da un paio di giorni era in attesa di istruzioni dopo il rifiuto della Regione Campania a farla attraccare al porto di Napoli. In realtà la nave (salvo sorprese ulteriori) in questo momento è diretta proprio verso lo scalo del capoluogo campano dove quindi pare destinata a rimanere almeno per alcuni giorni. Il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, pare abbia dato il suo ok a patto che sbarchino dalla nave solo passeggeri italiani perché a suo dire il porto di Napoli, essendo dentro la città, non si può permettere ulteriori focolai. Oltre alla Costa Mediterranea è appena rientrata in Italia la nave Costa Fortuna, sempre di Costa Crociere, che ha ormeggiato al porto di Brindisi con a bordo solo membri d'equipaggio. Nello stesso scalo pugliese è attesa nei prossimi giorni anche la Costa Victoria che finora era rimasta ormeggiata a Civitavecchia. Con questi ultimi arrivi sale a 10 il numero di navi da crociera temporaneamente in disarmo nei porti italiani dopo che la compagnia ha annunciato uno stop dell'attività almeno fino a fine aprile, anche se è probabile che il fermo venga esteso ulteriormente. A Savona c'è Costa Luminosa, a Genova ci sono Msc Opera e Msc Splendida, a La Spezia Costa Pacifica, a Piombino Costa Diadema, a Civitavecchia sono ormeggiate Costa Victoria (destinata a trasferirsi a Brindisi) e Msc Grandiosa, a Napoli sta arrivando Costa Mediterranea mentre, in Adriatico, la nave di lusso Silver Moon si trova nel porto di Ancona e le Costa Fortuna a Brindisi. Il gruppo Carnival Corporation, in un recente rapporto presentato ai mercati finanziari, ha rivelato che il warm lay up, vale a dire il disarmo 'a caldo' della nave che in pochi giorni dall'indicazione dell'armatore potrebbe essere pronta a rientrare in servizio, costa fra i due e i tre milioni di dollari ogni mese. Il cold lay up (disarmo a freddo) è invece più economico ma richiede poi più tempo per rimettere in servizio la nave. Per adesso le navi ferme in Italia sono in warm lay up.



Tre bebè tra i 96 italiani rimpatriati da Tunisi nessuno è positivo al test

Petronilla Carillo

In navigazione ha accumulato un po' di ritardo. Circa novanta minuti. Alla fine la motonave Catania della Grimaldi Lines ha attraccato al varco ponente del porto di Salerno soltanto alle 12 di ieri. La felicità dei passeggeri è tutta nello sguardo di un bimbo che tocca terra e corre avanti e indietro, abbracciando poi il suo papà. Ma il ritardo accumulato in mattinata è stato recuperato tutto dopo: alle 15 i controlli erano terminati e hanno dato buoni risultati. Nessuno dei 96 italiani rimpatriati da Tunisi è difatti risultato positivo ai test sierologici eseguiti dal personale della Asl a bordo del traghetto. Nonostante ciò, come da protocollo, tutti i passeggeri sono stati segnalati ai rispettivi comuni di appartenenza e dovranno ora osservare la quarantena di quattordici giorni. Una chiusura forzata che poco importa a molti di loro, felici di essere tornati in Italia. Per molti la permanenza in Africa era diventata un incubo: alcuni, difatti, erano andati in Tunisia prima della diffusione dell' epidemia soltanto per una piccola vacanza e sono stati costretti a restare lì, in attesa che si organizzasse la trasferta di ritorno. LE PROVENIENZE Molti dei rimpatriati sono tecnici di aziende che operano in Tunisia, alcuni erano lì con le famiglie - tant' è che vi erano anche bambini e tre neonati - tutti con regolare residenza in Italia. Ma tanti anche gli imprenditori e lavoratori comuni. Altri erano in vacanza ma la loro vacanza si era trasformata in una reclusione d' oro. Solo pochi i campani, pochissimi i salernitani. Ad essere rimpatriati ieri, comunque, sono tutti cittadini del sud Italia, qualcuno risiede nel Lazio, quelli che hanno dovuto fare la trasferta più lunga in Abruzzo. Ordinati e tranquilli, ognuno di loro ha atteso il proprio turno per le operazioni di controllo sanitario e di sbarco. Nessuno ha dato segni di insofferenza e sono stati tutti collaborativi. Un comportamento coscienzioso che ha reso più rapide le operazioni di sbarco e di controllo sanitario coordinate dalla Prefettura di Salerno con la collaborazione delle forze di polizia, di personale dell' Asl e di quello in servizio presso l' Unità di crisi istituita per l' emergenza Covid 19 presso la Regione Campania. Fondamentale anche il contributo della Capitaneria di porto, dell' Agenzia delle Dogane, dell' Usmaf, dei volontari di Protezione civile e della Croce rossa. Alle 15 l' ultimo passeggero è uscito dal varco del porto diretto, finalmente, a casa. I primi ad essere sbarcati quelli che non erano automuniti, poi gli altri. Complessivamente sono state sbarcate anche 23 vetture e quattro motociclette. L' ORGANIZZAZIONE Il rientro degli italiani che ne hanno fatto richiesta è stato possibile grazie ad un accordo di collaborazione tra il governo tunisino e l' ambasciata italiana. Ad ufficializzarlo, invece, è stato il governatore della Campania Vincenzo De Luca soltanto qualche giorno fa. Tutto è avvenuto a stretto giro di posta, anche l' organizzazione dei servizi al porto di Salerno. A partire dai controlli sanitari, che sono stati due. Il primo effettuato direttamente a bordo, da una squadra di medici che ha constatato già all' interno della nave l' assenza di persone con sintomi sospetti. Quindi la misurazione della temperatura corporea di ciascun passeggero. Il secondo, invece, sulla terraferma con la sistemazione di un punto medico lungo la banchina dove sono stati effettuati i tamponi rapidi. Infine anche l' organizzazione logistica, per consentire a tutti, in maniera ordinata, di poter fare



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

rientro nei propri comuni di residenza, molti fuori regione. E la scelta del porto di Salerno non è stata casuale: un punto di approdo baricentrico rispetto alle destinazioni e con collegamenti autostradali vicini che hanno consentito di bypassare il centro cittadino e di immettere direttamente quanti avevano un mezzo proprio di potersi allontanare e fare rientro a casa, e a quelli diretti verso la stazione ferroviaria, di poter godere di passaggi di bus dedicati. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache di Salerno

Salerno

La nave proveniente da Tunisi Passeggeri risultati negativi ai test

E' giunta ieri, alle 12, presso il **porto** commerciale di Salerno la motonave "Catania della compagnia di navigazione Grimaldi Linea con a bordo 105 italiani rimasti bloccati in Tunisia in seguito al blocco dei collegamenti per l'emergenza coronavi rus. Imponente il piano di sicurezza predisposto nel molo del capoluogo campano e coordinato dalla prefettura. Sono sbarcati complessivamente 96 passeggeri, di cui 3 neonati. Sono stati fatti sbarcare prima i cittadini non auto muniti e, successivamente, quelli imbarcati con veicoli al seguito (23 auto e 4 motociclette). Tutti sono stati sottoposti a uno screening sanitario mediante test sierologici, all' esito del quale non sono state riscontrate problematiche. Alle operazioni, coordinate dalla Prefettura di Salerno d' intesa con l' Unità di crisi istituita per la gestione dell' emergenza Covid-19 presso la Regione Campania, hanno partecipato, oltre alle forze di polizia statali e alla Polizia di frontiera, la Capitaneria di **Porto** e la Polizia municipale di Salerno, l' Agenzia delle Dogane, l' Usmaf, i volontari della Protezione civile regionale e la Croce Rossa. Dai controlli effettuati dal personale dell' Humanitas, nessun passeggero è risultato positivo al Covid-19. I connazionali rientrati in Italia, hanno dovuto superare due controlli. Un primo a bordo e un secondo a terra dove ad atten derli c' erano le postazioni della Croce Rossa Italiana, in singeria con le ambulanze dell' Humanitas. Le operazioni messe in campo e co ordinate dal Prefetto, sono state veloci ed efficaci. Una parte dei passeggeri è andata via autonomamente. Alcuni sono rimasti in attesa di un terzo controllo in dogana mentre altri ancora hanno dovuto attendere un servizio di trasferimento, già prenotato. Le operazioni sono terminate intorno alle ore 15.



Il Roma

Salerno

TUTTI SOTTOPOSTI AL TEST, NESSUNO È RISULTATO POSITIVO

A Salerno 96 italiani rimasti bloccati a Tunisi

SALERNO. È attraccata al **porto** commerciale di Salerno la motonave "Catania" della compagnia di navigazione "Grimaldi Lines" con a bordo un gruppo di cittadini residenti in Italia e provenienti da Tunisi, che erano rimaste bloccate in Tunisia per effetto del blocco del traffico navale per l'emergenza Coronavirus e autorizzati al rientro in patria dal Governo tunisino d'intesa con l'Ambasciata italiana di Tunisi. Sono sbarcati complessivamente 96 passeggeri, di cui 3 neonati. Sono stati fatti sbarcare prima i cittadini non automuniti e, successivamente, quelli imbarcati con veicoli al seguito, 23 autoveicoli e 4 motociclette. Tutti sono stati sottoposti a uno screening sanitario mediante test sierologici, all'esito del quale non sono state riscontrate problematiche. Alle operazioni, coordinate dalla Prefettura di Salerno d'intesa con l'Unità di crisi presso la Regione Campania, hanno partecipato, oltre alle forze di polizia statali e alla Polizia di frontiera, la Capitaneria di **Porto** e la Polizia municipale di Salerno, l'Agenzia delle Dogane, l'Usmaf, i volontari di Protezione civile regionale e Croce Rossa. La maggior parte dei passeggeri sono italiani che lavorano in Tunisia, ma c'era anche qualche turista partito per il paese africano prima del blocco anticontagio.

PRIMO PIANO
Asse Roma-Parigi: fondo Ue o niente ok
L'Asse Roma-Parigi è un patto di cooperazione che riguarda il futuro dell'area del Mediterraneo. Il vertice tra Merkel, Macron e Draghi, che si è svolto a Parigi il 2 aprile, ha aperto una nuova fase di dialogo tra le due capitali. L'obiettivo è di creare un quadro di riferimento comune per affrontare le sfide del futuro. Il vertice ha toccato temi cruciali come la sicurezza, la cooperazione economica e la lotta al terrorismo. I leader hanno concordato di lavorare insieme per stabilire un'area di stabilità e prosperità nel Mediterraneo. Il patto è visto come un segnale positivo per la cooperazione tra l'Occidente e il Nord Africa.

Il Regno è alla guida di un gruppo di cittadini non automuniti
Un gruppo di cittadini non automuniti è stato guidato dal Regno Unito per il rientro in patria. Le autorità hanno coordinato le operazioni di sbarco e screening sanitario. I passeggeri sono stati sottoposti a test sierologici e, in assenza di problemi, sono stati autorizzati a lasciare la nave. Le operazioni sono state svolte in modo ordinato e sicuro, dimostrando l'efficacia delle procedure di emergenza.

L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio
L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio per il 2020. La legge prevede misure di sostegno economico e sociale per affrontare la crisi causata dal Coronavirus. Le misure includono l'aumento delle spese in favore delle imprese e delle famiglie, nonché l'istituzione di nuovi programmi di sostegno. La legge è stata approvata con un ampio margine di voti, dimostrando il consenso delle diverse fazioni politiche.

Il Papa critica il governo italiano per la gestione della crisi
Il Papa ha criticato il governo italiano per la gestione della crisi del Coronavirus. Ha lodato le misure di confinamento ma ha espresso preoccupazione per l'isolamento sociale e l'impoverimento delle fasce più vulnerabili della popolazione. Ha chiesto maggiore solidarietà e supporto per chi è più colpito dalla crisi. Il Papa ha sottolineato l'importanza di non perdere di vista i valori umani e sociali durante le misure di emergenza.

L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio
L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio per il 2020. La legge prevede misure di sostegno economico e sociale per affrontare la crisi causata dal Coronavirus. Le misure includono l'aumento delle spese in favore delle imprese e delle famiglie, nonché l'istituzione di nuovi programmi di sostegno. La legge è stata approvata con un ampio margine di voti, dimostrando il consenso delle diverse fazioni politiche.

L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio
L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio per il 2020. La legge prevede misure di sostegno economico e sociale per affrontare la crisi causata dal Coronavirus. Le misure includono l'aumento delle spese in favore delle imprese e delle famiglie, nonché l'istituzione di nuovi programmi di sostegno. La legge è stata approvata con un ampio margine di voti, dimostrando il consenso delle diverse fazioni politiche.

L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio
L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio per il 2020. La legge prevede misure di sostegno economico e sociale per affrontare la crisi causata dal Coronavirus. Le misure includono l'aumento delle spese in favore delle imprese e delle famiglie, nonché l'istituzione di nuovi programmi di sostegno. La legge è stata approvata con un ampio margine di voti, dimostrando il consenso delle diverse fazioni politiche.

L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio
L'Assemblea di Stato ha approvato la legge di bilancio per il 2020. La legge prevede misure di sostegno economico e sociale per affrontare la crisi causata dal Coronavirus. Le misure includono l'aumento delle spese in favore delle imprese e delle famiglie, nonché l'istituzione di nuovi programmi di sostegno. La legge è stata approvata con un ampio margine di voti, dimostrando il consenso delle diverse fazioni politiche.



A Salerno nave con 105 italiani

(ANSA) - SALERNO, 6 APR - Attraccherà a minuti al varco ponente del porto di Salerno la nave della Grimaldi Lines che sta riportando in patria 105 connazionali rimasti bloccati in Tunisia in seguito al blocco dei collegamenti per l'emergenza Coronavirus. Imponente il piano di sicurezza allestito nel porto commerciale di Salerno e coordinato dalla Prefettura. I passeggeri saranno sottoposti a minuziosi controlli sanitari sia a bordo che nel momento in cui scenderanno dalla nave. Il personale dell'Asl di Salerno misurerà loro la temperatura corporea con i termoscanner per un primo monitoraggio. Poi, una volta a terra, i 105 passeggeri saranno sottoposti al test rapido per assicurarsi che non abbiano contratto il Coronavirus. I controlli si preannunciano particolarmente lunghi. All'interno del porto ci sono anche diversi volontari della Protezione Civile, personale della Questura di Salerno e della Capitaneria di Porto.



Cronache Della Campania

Salerno

Sbarca a Salerno nave dall' Africa: porto blindato, cordone sanitario e controlli

CampaniaSalerno e Provincia Sbarca a Salerno nave dall' Africa: porto blindato, cordone sanitario e controlli Di La Redazione 37 minuti fa

LA REDAZIONE

PUBBLICITA' E' stato predisposto un cordone sanitario senza precedenti e sono stati approntati controlli rigidissimi al porto di Salerno per l' arrivo stamattina di una nave della Grimaldi Lines, proveniente da Tunisi, che porterà nel nostro Paese oltre 100 cittadini italiani che erano rimasti bloccati in Africa a causa dell' emergenza Covid-19. I nostri connazionali saranno scrupolosamente controllati sia a bordo che dopo lo sbarco anche grazie ai kit rapidi per il Covid-19. Le operazioni saranno coordinate dalla Prefettura di Salerno, in collaborazione con la Protezione Civile, la Questura, la Capitaneria di Porto e l' ASL. Una volta assodato il loro buono stato di salute, dovranno tornare a casa esclusivamente utilizzando mezzi privati. Gustavo Gentile.



Coronavirus, Salerno: nave da Tunisi, sbarcati i 96 italiani (con tre neonati). Nessun contagiato

E' giunta alle ore 12 al **porto** commerciale di Salerno la motonave "Catania" della compagnia di navigazione "Grimaldi Lines" con a bordo un gruppo di cittadini italiani (o residenti in Italia) provenienti da Tunisi, autorizzati al rientro in patria dal Governo tunisino d' intesa con l' Ambasciata italiana di Tunisi. Sono sbarcati complessivamente 96 passeggeri, di cui 3 neonati. Sono stati fatti sbarcare prima i cittadini non automuniti e, successivamente, quelli imbarcati con veicoli al seguito (23 auto e 4 motociclette). Tutti sono stati sottoposti a uno screening sanitario mediante test sierologici, all' esito del quale non sono state riscontrate problematiche. Alle operazioni, coordinate dalla Prefettura di Salerno d' intesa con l' Unità di crisi istituita per la gestione dell' emergenza Covid-19 presso la Regione Campania, hanno partecipato, oltre alle forze di polizia statali e alla Polizia di frontiera, la Capitaneria di **Porto** e la Polizia municipale di Salerno, l' Agenzia delle Dogane, l' Usmaf, i volontari della Protezione civile regionale e la Croce Rossa.



Napoli Flash 24

Salerno

Salerno: atteso l' attracco della nave tunisina con italiani a bordo

È previsto in queste ore nel porto commerciale di Salerno, l' attracco al della nave della Grimaldi Lines proveniente da Tunisi, che riporterà in Italia 105 connazionali che erano rimasti bloccati in Africa in seguito all' emergenza Coronavirus. Saranno le autorità sanitarie a gestire attraverso un apposito triage allestito sul molo Ponente, l' arrivo dei cittadini che verranno

È previsto in queste ore nel **porto** commerciale di Salerno, l' attracco al della nave della Grimaldi Lines proveniente da Tunisi, che riporterà in Italia 105 connazionali che erano rimasti bloccati in Africa in seguito all' emergenza Coronavirus . Saranno le autorità sanitarie a gestire attraverso un apposito triage allestito sul molo Ponente , l' arrivo dei cittadini che verranno sottoposti ad una serie di controlli medici e sanitari. Il viaggio della nave è stato concordato al termine di un fitto scambio di rapporti di diplomatici per consentire l' imbarco in Tunisia e lo sbarco dei cittadini campani. La nave, che ogni lunedì collega Tunisi a Salerno , per l' occasione consentirà il rimpatrio dei nostri connazionali. Ad annunciarlo è stato il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, il quale aveva spiegato che è «doveroso riportarli in patria» ma che ci saranno controlli « per tutti i cittadini sia sulla nave, sia quando sbarcano » e che si cercherà « di fare kit rapidi per avere un minimo di tranquillità».

BARBARA CAPUTO



Napoli Village

Salerno

Arrivata a Salerno la nave Grimaldi con 105 italiani bloccati in Tunisia

SALERNO. Come annunciato dal governatore De Luca è arrivata oggi nel **porto** di Salerno la nave della Grimaldi Lines che ha riportato in patria 105 connazionali rimasti bloccati in Tunisia in seguito al blocco dei collegamenti per l'emergenza Coronavirus. Imponente il piano di sicurezza allestito nel **porto** commerciale di Salerno e coordinato dalla Prefettura. I passeggeri sono stati sottoposti a minuziosi controlli sanitari sia a bordo che nel momento dello sbarco dalla nave. Il personale dell'Asl di Salerno con termoscanner ha misurato loro la temperatura corporea per un primo monitoraggio. Poi, una volta a terra, i 105 passeggeri sono stati sottoposti al test rapido per assicurarsi che avessero contratto il Coronavirus. I controlli sono stati particolarmente lunghi. All'interno del **porto** anche diversi volontari della Protezione Civile, personale della Questura di Salerno e della Capitaneria di **Porto**.



Coronavirus, attraccata nave "Grimaldi a Salerno con a bordo 105 italiani

I passeggeri saranno sottoposti alla misurazione della temperatura corporea tramite termoscanner, mentre sono ancora a bordo, da due medici

La nave Grimaldi Lines con a bordo 105 italiani, bloccati in Africa dall'emergenza coronavirus, e proveniente da Tunisi è attraccata nel Molo Manfredi del porto di Salerno. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot 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. I controlli I passeggeri saranno sottoposti alla misurazione della temperatura corporea tramite termoscanner, mentre sono ancora a bordo, da due medici. Una volta a terra, anche con il contributo di volontari, saranno sottoposti al test rapido per verificare l'eventuale contagio da Covid-19. Le operazioni, coordinate dalla Prefettura di Salerno, vedono un dispiegamento di forze e di sanitari del dipartimento di prevenzione dell'Asl perche' lo sbarco avvenga nel massimo rispetto dei protocolli. La maggior parte dei passeggeri sono italiani che lavorano in Tunisia, ma c'è anche qualche turista in Africa prima del blocco anticontagio. Molti di questi risiedono fuori dalla provincia di Salerno. Dalla nave dovranno sbarcare molti veicoli, quindi si presume che le operazioni si protraggano anche nelle prossime ore. Sostieni SalernoToday Caro lettore, dall'inizio dell'emergenza sanitaria i giornalisti di SalernoToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19. Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:



Tricolore e inno nazionale Nave Costa ringrazia la città

A bordo 980 persone, tra l'intero equipaggio e il personale addetto ai servizi di ristorazione. Durante l'approdo srotolate due bandiere in segno di riconoscenza verso il capoluogo

ROBERTA GRASSI

Roberta GRASSI Non appena ha attraccato, è partito l' inno nazionale. Sono state srotolate due bandiere italiane sul lato che guarda alla città. È il grazie alla città di Brindisi del comandante della Costa Fortuna che domenica mattina ha raggiunto il porto per fermarsi a Punta Riso. A bordo ci sono 980 persone tra membri dell' equipaggio, addetti ai servizi di ristorazione e affini. Non tutti resteranno lì per tutti i 60 giorni in cui la nave rimarrà a Brindisi. In molti, alcuni dei quali stranieri, saranno fatti sbarcare per poi prendere un volo per rientrare a casa. Si procederà con ogni cautela, assicurano le autorità, osservando le prescrizioni: non ci sono soggetti positivi al Coronavirus, nessuno manifesta sintomi influenzali che possano destare allarme. Considerato che la Fortuna è partita circa un mese fa da Singapore, sembrerebbe essere già stato osservato il periodo di quarantena che fugava ogni dubbio su ogni rischio ipotizzabile. Nessuno potrà salire sulla nave (non è stato concesso neanche agli addetti ai lavori per effettuare le pratiche di rito). Nessuno potrà scendere senza essere stato autorizzato e censito. La Fortuna è una delle due imbarcazioni della flotta di Costa Crociera che troveranno ospitalità a Brindisi. In giro per il mondo ce n' erano una settantina quando è scattato il lockdown che ha previsto, tra l' altro, lo stop a tutti i viaggi di piacere incluse le crociere. Sono state fatte rientrare in Italia, anche per consentire al personale di fare rientro al proprio domicilio. Non sarà consentito a tutti: coloro che hanno compiti tecnici, indispensabili per manovrare la nave, spostarla in caso di necessità o intervenire in presenza di possibili guasti. Nei prossimi giorni arriverà anche la Victoria, altro enorme hotel galleggiante che proviene da Civitavecchia. Le operazioni di sbarco sono state gestite lì. All' arrivo a Brindisi non vi sarà tutto l' equipaggio a bordo ma solo i componenti la cui presenza è strettamente necessaria. Al di là delle questioni tecniche, l' approdo di Costa Fortuna ha avuto risvolti più romantici. Per il comandante l' arrivo a Brindisi è stato di fatto un sospirato ritorno in terra patria dopo lunghi giorni di lontananza. In un momento difficile per la nazione, per tutti gli italiani. La gratitudine è stata espressa tanto dal numero uno, Severino Palomba, quanto dal suo vice (il comandante in seconda) Antonino Miccio. Una gioia indescrivibile, per tutti, avvicinarsi alla costa brindisina. Respirare aria di casa (pur considerando la distanza da quella vera). Palomba ha voluto ringraziare il sindaco, Riccardo Rossi. E tutta la città. L' arrivo delle navi Costa in altri porti, ha generato qualche polemica per via del timore che lo spostamento di genti potesse creare qualche pericolo, in ottica di limitazione del contagio. Non sarà così, garantiscono le autorità competenti. La nave è enorme e la vita lassù non richiede interventi esterni. Sono autosufficienti i membri dell' equipaggio. Possono contare su ogni confort, perfino su un piccolo punto di soccorso (con tanto di medici e infermieri). Paradossalmente, si dice, in caso di necessità, caso davvero improbabile, potrebbe essere la Fortuna a venire in soccorso della città di Brindisi e non viceversa. Il luogo in cui è ormeggiata è Punta Riso, una location non solitamente utilizzata per le navi, men che meno per quelle da crociera. Si tratta di una soluzione eccezionale, che non potrà essere riproposta in tempi di pace, ma che garantisce oltre al resto che il soggiorno delle Costa Fortuna e Victoria non



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

sia d' intralcio all' ordinario traffico portuale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nave centro Covid, ex ufficiali medici subito a disposizione

Marialucia Conistabile Vibo Valentia Mentre il numero dei contagi in Calabria sale, l'idea di una nave da attraccare nel porto di Gioia Tauro e da attrezzare per gestire le quarantene ha aperto un dibattito che sta coinvolgendo il Paese da Nord a Sud. Il progetto del dott. Luigi Mazzeo, chirurgo pediatra calabrese che vive e lavora a Roma, infatti, al contrario di quanto avvenuto nella regione - l'idea sul modello di quanto avvenuto e con successo a Genova è stata scartata dal presidente della Regione, Jole Santelli - viene valutata positivamente da medici e professionisti di diverse regioni italiane i quali si sono messi in contatto con il dott. Mazzeo. Ma c'è di più perché un gruppo di ex ufficiali medici dell'Esercito è interessato a dare sostegno e a gestire la situazione con mezzi e uomini. Inoltre altri medici, con esperienza ventennale in Africa e quindi con un bagaglio di conoscenze non indifferente nel campo delle malattie infettive, sarebbero anch'essi disponibili a fare la loro parte nel caso in cui si dovesse riconsiderare il progetto del chirurgo pediatra calabrese il quale si era dato da fare cercando di trovare soluzioni concrete al fine di creare un luogo - in questo caso una nave che l'armatore Aponte ha subito messo a disposizione - in cui potessero confluire i pazienti Covid sintomatici e non sintomatici, facendoli quindi stare per la quarantena in un posto diverso da ospedali, Rsa e abitazioni. Operazione che se da una parte decongestionerebbe i vari nosocomi consentendo cure regolari a tutti gli altri pazienti senza rischi di contagio, dall'altra porrebbe anche un deciso freno ai contagi in ambito familiare considerato che non tutti hanno case di dimensioni tali da garantire le adeguate misure di isolamento. «In questo momento non c'è spazio per il vittimismo, molto spesso sinonimo di incapacità - evidenzia il dott. Luigi Mazzeo - ma bisogna essere propositivi e costruttivi. Nelle more che arrivi la nave si potrebbe formare un'équipe di medici e il tutto potrebbe essere reso operativo in una decina di giorni. Una nave attrezzata, inoltre, potrebbe tornare utile per altre situazioni di soccorso». E in tal senso si è più chiaramente espresso uno dei medici che ha trovato molto interessante l'idea dell'utilizzo di una nave da crociera come centro Covid, per il quale il progetto oltre a rappresentare una risposta immediata per frenare i contagi, potrebbe rivelarsi utile anche in futuro. Per il sanitario, infatti, la nave «quando non più utile in Calabria e in Italia, potrebbe essere spostata in altre zone sensibili. Anche perché - rileva - esiste la possibilità che si creino in altri luoghi sacche di recrudescenza endemica da Covid finché non si realizzerà un vaccino. Una buona nave ospedale italiana ben attrezzata - prosegue - resterebbe come bene utilissimo». Insomma attorno al progetto del dott. Mazzeo - il quale ha realizzato «un piano logistico strategico tecnico-sanitario» avvalendosi «dell'ausilio e della disponibilità di alte professionalità calabresi disposte a venire in Calabria» - si è creato un certo fermento, ma pesa il «no» della Regione perché senza questa collaborazione e quella della Protezione civile non si potrà andare da nessuna parte. L'imbarcazione da usare per la quarantena nel porto di Gioia Tauro.



La Regione Siciliana potrebbe ritirarli in settimana dando ulteriore impulso all'AdSP dello Stretto

Autorità portuale, stop ai tre ricorsi sulla nomina di Mega?

CittadinzAttiva invoca un impegno collettivo per rilanciare il territorio»

Il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, potrebbe ritirare i tre ricorsi al Tar del Lazio presentati contro la nomina di Mario Paolo Mega alla guida dell'**Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto. La notizia, che avrebbe del clamoroso, circola insistentemente nelle ultime ore, tanto che la rinuncia potrebbe addirittura essere ufficializzata prima di Pasqua, dunque in questa settimana. Sulla delicata questione è intervenuta la onlus CittadinanzAttiva. Si tratta senz'altro di una buona notizia, in grado di dare spunto alla la rinascita di Messina e il decollo della sedicesima Adsp. All'ufficialità dovrà seguire il completamento del Comitato di Gestione, con le nomine dei cinque rappresentanti delle Regioni Sicilia e Calabria, delle città metropolitane di Messina e Reggio Calabria e dell'**autorità** marittima». L'Area del comprensorio dello Stretto, infatti, ingloba i porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Ma sulla totale fioritura penderebbe ancora il ricorso della Regione Calabria alla Corte Costituzionale. Per CittadinanzAttiva comunque «la strada è stata tracciata e non si tornerà più indietro. Se la breve ma complicata storia della sedicesima **Autorità** di Sistema **Portuale** e finita bene, oggettivamente, lo si deve alla deputazione nazionale e regionale dei Cinquestelle: oggi Messina ha qualcosa di importante su cui investire e rinascere, ma questo dipenderà dall'impegno di tutti, Mega compreso. Il comandante Antonino De Simone, a cui giustamente si propone di conferire la cittadinanza onoraria di Messina, era riuscito a dare una decisa svolta, con la predisposizione e l'approvazione del piano regolatore del porto e il ripristino di un minimo di legalità nell'area falcata, luogo naturale bellissimo, per lunghi anni vandalizzato e ridotto a discarica, un vero scempio. La Zona Falcata e tutta l'area della Fiera, con il suo meraviglioso lungomare, devono diventare il fiore all'occhiello di Messina, volano di sviluppo commerciale e turistico di qualità». Un'unità politica ritrovata, senza dubbio, risulterebbe decisiva e incisiva in chiave strategica. ema.rig



Villa, ieri "dimenticati" i controlli sanitari sui viaggiatori

Giusy Caminiti VILLA SAN GIOVANNI Riflettori sempre puntati sul traffico da e per la Sicilia: piazzali a monte liberi a Villa, con qualche coda nel piazzale a mare in concomitanza delle quattro corse previste per rada San Francesco (la mattina alle 6 e alle 8; il pomeriggio alle 18; la sera alle 22). Nonostante rimbalzino le notizie dal fronte siculo, qui in riva allo Stretto la situazione dalla scorsa settimana sembra essere sotto controllo: il mercoledì nero (quello scorso) sembra lontano perché rari sono gli automobilisti che arrivano sino alla punta dello Stivale senza le dovute autorizzazioni, il controllo effettuato nell' area di servizio di Rosarno è servito ad alleggerire quella situazione esplosiva che si è vissuta per quasi 72 ore nel piazzale Anas e anche in città, dove coloro che attendevano l' imbarco, a piedi, si sono recati in supermercati e tabacchi. Risolto (o almeno si spera!) il problema delle autovetture provenienti dal Nord e dirette in Sicilia, resta quello dei pendolari: coloro che arrivano in treno o da Roma o con l' unico convoglio diretto da Milano a Palermo e che devono essere sottoposti ai controlli sanitari. Per loro sabato pomeriggio la Protezione Civile (tenendo fede alle decisioni assunte dall' **autorità portuale** dello Stretto di concerto con i Comuni) ha montato una tenda: dovrebbe essere effettuato il controllo della temperatura a tutti i pendolari o comunque a quanti fanno uso delle navi per rientrare in Sicilia. Gestione affidata all' Asp. Ma è di ieri l' allarme lanciato da Filt, Cgil e Uiltrasporti: «Ricontriamo passi indietro nei controlli sanitari - dichiarano - perché ieri mattina nella corsa delle ore 7 Me/Reggio andata e ritorno per 85 viaggiatori transitati sulle sponde dello Stretto nessun controllo sanitario con termoscanner». Quello dei sindacati è un appello ad «alzare il livello di guardia, non abbassarlo. Nonostante da settimane denunciavamo la mancanza di rilievi della temperatura ai passeggeri in imbarco da Villa San Giovanni e Reggio riscontriamo pericolosi passi indietro. Ieri assenti anche i controlli sanitari a Messina che vi erano sempre stati». Insistono Carmelo Garufi e Michele Barresi (segretari di Filt e Uilt): «Possiamo solo ringraziare il lavoro delle forze dell' ordine e le aziende per le precauzioni prese, ma tutto è vanificato dalla carenza di controlli medici che mettono a rischio tutti. Il grido d' allarme lo rilanciamo alle istituzioni e al sindaco di Messina, di certo molto impegnati sulla Rada San Francesco e con ipotetiche banche dati - concludono i sindacalisti - ma ieri mattina 85 passeggeri sono giunti in città senza alcun controllo medico». E se il problema è a Messina non può che esserci nella speculare Villa San Giovanni, perché prima di arrivare nell' isola i passeggeri transitano da Villa e sono centinaia e centinaia. Si resta in attesa che la tenda montata in prossimità del piazzale a mare degli imbarcaderi privati possa funzionare per i controlli sanitari previsti: Villa, ad oggi, ha avuto tre casi di contagio (per fortuna senza ricovero ospedaliero) e sono stati tutti "importati", ossia due signore di rientro da Bergamo e un quarantenne che lavora proprio a Messina e che giornalmente ha transitato sullo Stretto per andare a lavoro e poi rincasare sull' altra sponda. Quella dei controlli sanitari è l' emergenza del momento.



Numerose le attività che rischiano di chiudere dopo le restrizioni imposte dalla crisi sanitaria

Autorità portuale dello Stretto: le iniziative avviate per non fare affondare le imprese

Via libera a un primo pacchetto di misure che saranno successivamente implementate

MESSINA - Non soltanto funzionalità degli uffici in smart working, adozione di linee guida per il contenimento del contagio negli impianti e sospensione del pagamento dei canoni. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Paolo Mega, ha voluto promuovere anche una serie di azioni a sostegno del settore, per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende in questo periodo di emergenza sanitaria che comincia ad avere gravi ripercussioni economiche. Si tratta di un primo pacchetto di misure a cui è stato dato il via libera dal Comitato portuale. Per i prossimi due anni ha sottolineato Mega - circa otto milioni di euro che siamo pronti a prelevare dall'avanzo di amministrazione dell'Ente. Speriamo soprattutto che la politica ci supporti nelle necessarie modifiche normative per quelle iniziative che non potranno essere avviate a legislazione vigente come la riduzione, sino all'esenzione completa nei casi di completo azzeramento dei fatturati, dei canoni per le concessioni demaniali a qualsiasi titolo rilasciate dall'Adsp. Con le rappresentanze dei lavoratori e degli imprenditori delle provincie di Messina e Reggio Calabria è stato avviato un confronto sulla riorganizzazione logistica delle aree di preimbarco e della viabilità di collegamento agli approdi dei traghetti nel Porto di Villa San Giovanni. La soluzione operativa è stata sviluppata d'intesa con l'Amministrazione comunale di Villa San Giovanni, con la finalità di evitare il più possibile interferenze tra le aree di sosta dei mezzi e la viabilità urbana. L'Adsp metterà poi a disposizione di tutti gli Enti che hanno uffici ubicati nei porti del sistema o comunque strettamente connessi all'operatività portuale e che ne faranno richiesta, apparati fissi o mobili per il controllo della temperatura a personale e utenti che accedono a tali uffici. È stata prevista la sospensione di un anno di tutti i procedimenti di recupero crediti avviati dall'Authority dello Stretto, così come la disapplicazione temporanea dell'obbligo del versamento di 400 euro per le nuove iscrizioni e i rinnovi al registro relativi al biennio 2020-2021 e 2021-2022, oneri che vengono pagati per l'esercizio di attività all'interno dei porti del sistema. Particolare attenzione inoltre è stata dedicata alle esigenze delle imprese portuali e alla salute dei loro operatori, prevedendo l'applicazione del canone minimo per le imprese per il 2020 e 2021, attivando iniziative a sostegno di imprese in crisi e dei lavoratori interinali del Porto di Milazzo e di tutti gli altri portuali che potrebbero essere licenziati senza potere usufruire della cassa integrazione, istituendo anche uno sportello telefonico di consulenza psicologica. Fra gli impegni assunti dall'Ente guidato da Paolo Mega sono stati previsti, come si diceva, interventi che necessiteranno di modifiche normative, come l'estensione di due anni dei termini di scadenza di tutte le concessioni demaniali, la riduzione dei canoni concessori, sino al loro totale annullamento nel caso di azzeramento dei fatturati, e la proroga di uno-due anni di tutti i contratti di fornitura di servizi in essere alla data della dichiarazione di emergenza nazionale. Interventi questi per cui servono 6 milioni 800 mila euro dei 7 milioni 818 mila euro complessivamente previsti e di cui solo 541 mila euro saranno rimborsati dallo Stato in base al decreto Cura Italia. Nelle prossime settimane - ha concluso il presidente dell'Autorità Portuale - inizierà l'impegno più complicato, per cui abbiamo già raggiunto le prime intese con i presidenti delle Camere di Commercio di Reggio Calabria e Messina, che sarà quello di costruire un programma di iniziative e di incentivi che dovranno aiutare gli imprenditori portuali dell'area dello Stretto a rilanciare le loro attività cercando non solo di recuperare i traffici che oggi



stanno svanendo, come quello crocieristico, ma anche trovandone di nuovi in una confermata sinergia tra le varie Istituzioni pubbliche e private del territorio. Lina Bruno



Attraversamento dello Stretto solo con prenotazione online: ecco la NOTA sulla nuova Ordinanza

REDAZIONE NEWSICILIA

MESSINA - Con Ordinanza n. 105 di ieri, domenica 5 aprile, avente a oggetto l'attraversamento dello Stretto di **Messina** e l'attivazione del sistema di prenotazione online, il sindaco di **Messina** Cateno De Luca dispone di revocare l'Ordinanza n. 80 del 26 marzo 2020. Chiunque intenda fare ingresso in Sicilia attraverso il **porto di Messina** (Rada San Francesco, **Porto Storico**), sia che viaggi a piedi sia che viaggi a bordo di un qualsiasi mezzo di trasporto, è tenuto, almeno 48 ore prima dell'orario previsto di partenza, ad accedere al sistema di registrazione online, disponibile sul web e sulla pagina istituzionale del Comune di **Messina**, e a compiere le seguenti attività: registrare i propri dati personali; dichiarare di conoscere le disposizioni di cui ai DPCM vigenti, dell'Ordinanza del presidente della Regione Sicilia n. 7 del 20/3/2020 sulle condizioni per la corretta ottemperanza delle prescrizioni dell'autoisolamento fiduciario, e della presente Ordinanza; autorizzare il Comune di **Messina**, e per esso la polizia Municipale alla quale è demandata l'attuazione e la vigilanza sulla esecuzione della presente Ordinanza, il trattamento dei propri dati personali in conformità con la normativa vigente; indicare le motivazioni dello spostamento specificando tra le ipotesi ammesse dalla normativa vigente; allegare la documentazione comprovante il ricorrere della motivazione prescelta per lo spostamento; indicare la località di destinazione, completa dell'indirizzo dell'immobile e del suo proprietario fornendo ogni utile contatto, ove dichiara di trascorrere il periodo di isolamento fiduciario; dichiarare di avere informato il sindaco del Comune di destinazione, allegando la richiesta munita di apposito Visto/Nulla Osta del sindaco; attendere il rilascio da parte del Comune di **Messina**, e per esso della polizia municipale alla quale è demandata l'attuazione e la vigilanza sulla esecuzione della presente Ordinanza, del Nulla Osta allo spostamento. Per i pendolari dello Stretto la procedura di registrazione e prenotazione online verrà eseguita solo la prima volta senza bisogno di ripetere la procedura giornalmente. Ai suddetti viaggiatori verrà rilasciato un code-pass con il quale avranno accesso all'imbarco senza necessità di ripetere le operazioni di registrazione. Alla polizia municipale del Comune di **Messina** di assicurare attuazione alla presente ordinanza svolgendo le seguenti attività: verificare, entro 12 ore dal ricevimento, le dichiarazioni trasmesse dai passeggeri che si saranno registrati al portale; accertare la rispondenza dei dati forniti dai passeggeri; verificare la conformità della dichiarazione prevista alla lettera g) con i relativi allegati prodotti dal passeggero. accettare la domanda di registrazione del passeggero dopo avere verificato la corrispondenza al vero di tutti i requisiti elencati o rigettare la domanda di registrazione del passeggero nel caso in cui la domanda risulti incompleta, non ricorra alcuna delle motivazioni che ammettono lo spostamento secondo la disciplina vigente, o ancora nel caso in cui la documentazione non risulti veritiera. L'ordinanza vieta ai passeggeri che non abbiano completato la procedura di registrazione o che abbiano ricevuto il rigetto della domanda di registrazione sul portale online www.sipassaacondizione.comune.messina.it di accedere al territorio del Comune di **Messina**. Chiunque intenda fuoriuscire dalla Sicilia attraverso i collegamenti navali del **Porto di Messina** (Rada San Francesco e **Porto Sorico**) è tenuto a registrarsi accedendo al portale prima dell'imbarco. L'Ordinanza entrerà in vigore alle ore 00,01 di



mercoledì 8 aprile 2020 , avrà efficacia fino a lunedì 13 aprile 2020 e sarà prorogabile qualora dovessero ancora sussistere i caratteri di contingibilità e urgenza che l' hanno determinata. "La presente Ordinanza non si applica ai mezzi di soccorso e alle forze dell' ordine e di polizia che viaggiano per motivi di servizio. La mancata osservanza degli obblighi di cui alla presente Ordinanza comporta le conseguenze sanzionatorie



New Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

previste dall' articolo 650 del Codice Penale , se il fatto non costituisce reato più grave" , si legge nella nota sul nuovo provvedimento. Immagine di repertorio.

La Sicilia

Catania

Vendita del pesce in banchina si attende il parere del Comitato

La vendita di pesce in banchina? «È di difficile attuazione, specie in condizioni di emergenza sanitaria - confermano dalla Capitaneria di porto - . La situazione è complessa, al momento ciò che preme di più a tutti è la salute dei cittadini. Attendiamo a giorni il responso della Prefettura, resta inteso che fino ad allora non è possibile vendere il pesce dalle imbarcazioni e chi lo fa commette una scorrettezza. Tutte le istituzioni hanno mostrato la massima disponibilità ad andare incontro alle richieste dei pescatori e lo dimostra il sopralluogo di oggi (ieri) avvenuto nel rispetto delle prescrizioni anticontagio. Non ultimo, il fatto che si stiano valutando diverse opzioni, tra cui la prenotazione online del pesce con consegna a domicilio». «È uno dei paradossi dell' emergenza sanitaria - commenta Fabio Cantarella, assessore ambiente e sicurezza delegato dal sindaco Pogliese a seguire il sopralluogo di ieri mattina al porto - l' attività di vendita in banchina del pescato è di norma autorizzata, ma non in questo momento di particolari prescrizioni di sicurezza. Ringrazio l' ammiraglio Giancarlo Russo e il presidente dell' autorità di sistema portuale Andrea Annunziata per la sensibilità mostrata alle richieste dei pescatori, si sono subito attivati per cercare di capire se ci siano i presupposti. Abbiamo effettuato un accurato sopralluogo nei tre punti del porto in cui i pescatori ormeggiano, erano presenti rappresentanti di Asp di Catania ufficio servizio veterinario con Dipartimento di prevenzione veterinaria, assessorato regionale alla Sanità, autorità di sistema portuale, Capitaneria di porto, Comune, Digos e rappresentanti delle associazioni dei pescatori. È seguita una riunione operativa in Capitaneria di porto riservata alle sole istituzioni, presieduta dall' ammiraglio Russo, nel corso della quale sono state vagliate diverse opzioni, tra cui la promozione della vendita del pescato online. In merito alla vendita direttamente in banchina, i tecnici invieranno l' esito del sopralluogo all' ammiraglio che a sua volta lo porterà in discussione al Comitato ordine pubblico e sicurezza, in Prefettura. «Ci sono oltre 60 pescherecci che hanno aderito alla richiesta - prosegue Cantarella - un numero non facilmente gestibile, sia sotto l' aspetto organizzativo sia dei controlli e che di fatto complica le attività di organizzazione in tema di contrasto al coronavirus. Abbiamo ascoltato le legittime richieste dei pescatori e capiamo le loro difficoltà, l' impegno di tutti è stato massimo». «La difficoltà - precisa Annalisa Spanò, presidente Cogepa (Consorzio di gestione della pesca artigianale) - risiede nella vendita al dettaglio, perché i grossisti da sempre acquistano pesce direttamente al porto. La consegna a domicilio su prenotazione viene già effettuata da tempo, il problema è che non la possono fare tutti perché servono furgoni refrigerati e autorizzati dall' Asp, non siamo organizzati al punto da estendere a tutti i pescherecci il servizio. Abbiamo intenzione di coinvolgere anche i sindacati di categoria per promuovere un incontro in Prefettura che tenga conto anche della voce e della tutela dei lavoratori del ceti pescherecci, perché si tratta di persone che non possono permettersi di fermarsi per 3-4 mesi, non hanno abbastanza tutele dallo Stato. Si sta pagando anche la mancanza di servizi essenziali al porto, da sempre richiesti tra l' altro: non ci sono fontane, bagni pubblici, capannoni dove depositare l' attrezzatura». Maria Elena Quaiotti.

IV La Sicilia Martedì 7 Aprile 2020

Catania

Se riesce
da altri 40
operatori
e chi propone
la soluzione
«Ma il problema
sono le consegne»



Vendita del pesce in banchina si attende il parere del Comitato

L'attività di vendita in banchina del pesce è di difficile attuazione, specie in condizioni di emergenza sanitaria - confermano dalla Capitaneria di porto - . La situazione è complessa, al momento ciò che preme di più a tutti è la salute dei cittadini. Attendiamo a giorni il responso della Prefettura, resta inteso che fino ad allora non è possibile vendere il pesce dalle imbarcazioni e chi lo fa commette una scorrettezza. Tutte le istituzioni hanno mostrato la massima disponibilità ad andare incontro alle richieste dei pescatori e lo dimostra il sopralluogo di oggi (ieri) avvenuto nel rispetto delle prescrizioni anticontagio. Non ultimo, il fatto che si stiano valutando diverse opzioni, tra cui la prenotazione online del pesce con consegna a domicilio. «È uno dei paradossi dell' emergenza sanitaria - commenta Fabio Cantarella, assessore ambiente e sicurezza delegato dal sindaco Pogliese a seguire il sopralluogo di ieri mattina al porto - l' attività di vendita in banchina del pescato è di norma autorizzata, ma non in questo momento di particolari prescrizioni di sicurezza. Ringrazio l' ammiraglio Giancarlo Russo e il presidente dell' autorità di sistema portuale Andrea Annunziata per la sensibilità mostrata alle richieste dei pescatori, si sono subito attivati per cercare di capire se ci siano i presupposti. Abbiamo effettuato un accurato sopralluogo nei tre punti del porto in cui i pescatori ormeggiano, erano presenti rappresentanti di Asp di Catania ufficio servizio veterinario con Dipartimento di prevenzione veterinaria, assessorato regionale alla Sanità, autorità di sistema portuale, Capitaneria di porto, Comune, Digos e rappresentanti delle associazioni dei pescatori. È seguita una riunione operativa in Capitaneria di porto riservata alle sole istituzioni, presieduta dall' ammiraglio Russo, nel corso della quale sono state vagliate diverse opzioni, tra cui la promozione della vendita del pescato online. In merito alla vendita direttamente in banchina, i tecnici invieranno l' esito del sopralluogo all' ammiraglio che a sua volta lo porterà in discussione al Comitato ordine pubblico e sicurezza, in Prefettura. «Ci sono oltre 60 pescherecci che hanno aderito alla richiesta - prosegue Cantarella - un numero non facilmente gestibile, sia sotto l' aspetto organizzativo sia dei controlli e che di fatto complica le attività di organizzazione in tema di contrasto al coronavirus. Abbiamo ascoltato le legittime richieste dei pescatori e capiamo le loro difficoltà, l' impegno di tutti è stato massimo». «La difficoltà - precisa Annalisa Spanò, presidente Cogepa (Consorzio di gestione della pesca artigianale) - risiede nella vendita al dettaglio, perché i grossisti da sempre acquistano pesce direttamente al porto. La consegna a domicilio su prenotazione viene già effettuata da tempo, il problema è che non la possono fare tutti perché servono furgoni refrigerati e autorizzati dall' Asp, non siamo organizzati al punto da estendere a tutti i pescherecci il servizio. Abbiamo intenzione di coinvolgere anche i sindacati di categoria per promuovere un incontro in Prefettura che tenga conto anche della voce e della tutela dei lavoratori del ceti pescherecci, perché si tratta di persone che non possono permettersi di fermarsi per 3-4 mesi, non hanno abbastanza tutele dallo Stato. Si sta pagando anche la mancanza di servizi essenziali al porto, da sempre richiesti tra l' altro: non ci sono fontane, bagni pubblici, capannoni dove depositare l' attrezzatura». Maria Elena Quaiotti.

L'assessore Pogliese: «Prima però bisogna contingentare gli ingressi e garantire norme di sicurezza»
«Mercati, stiamo valutando la parziale riapertura della Pescheria»

Il sindaco Pogliese ha detto che il Comune di Catania è pronto a valutare la possibilità di vendere il pesce in banchina, ma prima bisogna contingentare gli ingressi e garantire norme di sicurezza. «Mercati, stiamo valutando la parziale riapertura della Pescheria».

Tecnologia e solidarietà per creare 300 connettori per ventilatori

Tecnologia e solidarietà per creare 300 connettori per ventilatori. Un progetto che coinvolge il mondo accademico e quello delle imprese per affrontare la crisi del coronavirus.

Autorità Portuali a rischio marginalità

Davide Santini

Le cronache dell'emergenza COVID-19 riportano in questi giorni delle disavventure delle navi passeggeri un po' in tutto il mondo, con particolare enfasi sulle navi della Costa Crociere battenti bandiera italiana che trovano enormi difficoltà nell'entrare nei porti del Paese. L'ultimo caso è quello di Costa Mediterranea che, partita da Port Louis (Mauritius) con destinazione Venezia incrocia nelle acque a sud della Sicilia in attesa di trovare un porto forse Napoli che l'accoglia. Alcuni sindaci dei Comuni ove ha sede un porto indicato come possibile scalo di navi passeggeri in questo periodo, si sono opposti fermamente all'arrivo delle unità, visto il sovraccarico dei sistemi sanitari locali; altri hanno deciso per l'ingresso in porto ma con la garanzia da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che i passeggeri e l'equipaggio in eccedenza fossero trasportati in sicurezza altrove. Da ultimo il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca politico di lunga esperienza e navigazione in acque non sempre calme, uomo fiero, potente, ironico, provocatore e titolare di molte altre virtù che si oppone con fermezza all'arrivo di Costa Mediterranea a Napoli offrendo a giustificazione del proprio diniego motivazioni piuttosto deboli. Le varie crisi che interessano i porti in questi giorni hanno evidenziato l'assenza dell'Autorità di Sistema Portuale nella comunicazione e, probabilmente, anche nella catena decisionale, con la conseguente o contemporanea irruzione degli Enti Locali territoriali per colmare il vuoto creatosi. Durante un'interessante workshop organizzato il 6 giugno del 2018 da SIPoTra e incentrato sul tema sul tema: 'Quale regolazione per i porti italiani', il prof. Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, ebbe ad illustrare con evidente il fastidio la continua intromissione nelle attività istituzionali dell'Ente da parte dei più diversi regolatori, sino a coniare inconsapevole profeta una nuova definizione dell'Autorità come Obbedienza di Sistema Portuale, tali e tante erano, e sono, le ingerenze da parte degli altri regolatori nei confronti di un Ente definito autonomo dalla l. 28 gennaio 1994 n. 84. La trasformazione di Autorità in Obbedienza, e il conseguente vuoto decisionale e di coordinamento, è tanto più evidente se si va a considerare la composizione del Comitato di Gestione dell'Ente, che comprende rappresentanti dell'Autorità Marittima, del Comune, della Città Metropolitana, della Regione, tutti presieduti e coordinati dal Presidente dell'AdSP con una logica istituzionale corretta, trasparente e cristallina, mentre il Presidente dell'AdSP non partecipa a nessuno degli organi di governo o consultivi degli altri Enti. L'AdSP è, o dovrebbe essere, quell'Ente di Governo e regolazione di secondo livello dove trovano sintesi le diverse istanze territoriali in materia di gestione delle aree assegnate al sistema, in grado di farsi portavoce nei confronti del Governo, ma anche dei concessionari, delle necessità della comunità portuale. Per venire al caso di Costa Mediterranea a Napoli, quello è il porto che registra il maggior traffico passeggeri in Italia tra crociere e traghetti, ha una bellissima stazione marittima con accosti liberi e dedicati, è dotata di ampi saloni attrezzabili per il triage, la separazione dei passeggeri e personale di bordo sbarcante, ha una vasta area antistante che può ospitare mezzi di trasporto terrestre, ha un aeroporto internazionale a pochi minuti di strada, difficile davvero immaginare una situazione logistica migliore. Il Presidente dell'AdSP è istituzionalmente deputato a provvedere al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

7 Aprile 2020 - Interventi
Covid-19 e porti
Autorità Portuali a rischio marginalità
 di Davide Santini
 Avvocato millettinese, già segretario generale dell'Autorità Portuale di La Spezia

Le cronache dell'emergenza COVID-19 riportano in questi giorni delle disavventure delle navi passeggeri un po' in tutto il mondo, con particolare enfasi sulle navi della Costa Crociere battenti bandiera italiana che trovano enormi difficoltà nell'entrare nei porti del Paese. L'ultimo caso è quello di Costa Mediterranea che, partita da Port Louis (Mauritius) con destinazione Venezia incrocia nelle acque a sud della Sicilia in attesa di trovare un porto forse Napoli che l'accoglia. Alcuni sindaci dei Comuni ove ha sede un porto indicato come possibile scalo di navi passeggeri in questo periodo, si sono opposti fermamente all'arrivo delle unità, visto il sovraccarico dei sistemi sanitari locali; altri hanno deciso per l'ingresso in porto ma con la garanzia da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che i passeggeri e l'equipaggio in eccedenza fossero trasportati in sicurezza altrove. Da ultimo il Presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca politico di lunga esperienza e navigazione in acque non sempre calme, uomo fiero, potente, ironico, provocatore e titolare di molte altre virtù che si oppone con fermezza all'arrivo di Costa Mediterranea a Napoli offrendo a giustificazione del proprio diniego motivazioni piuttosto deboli. Le varie crisi che interessano i porti in questi giorni hanno evidenziato l'assenza dell'Autorità di Sistema Portuale nella comunicazione e, probabilmente, anche nella catena decisionale, con la conseguente o contemporanea irruzione degli Enti Locali territoriali per colmare il vuoto creatosi. Durante un'interessante workshop organizzato il 6 giugno del 2018 da SIPoTra e incentrato sul tema sul tema: 'Quale regolazione per i porti italiani', il prof. Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale, ebbe ad illustrare con evidente il fastidio la continua intromissione nelle attività istituzionali dell'Ente da parte dei più diversi regolatori, sino a coniare inconsapevole profeta una nuova definizione dell'Autorità come Obbedienza di Sistema Portuale, tali e tante erano, e sono, le ingerenze da parte degli altri regolatori nei confronti di un Ente definito autonomo dalla l. 28 gennaio 1994 n. 84. La trasformazione di Autorità in Obbedienza, e il conseguente vuoto decisionale e di coordinamento, è tanto più evidente se si va a considerare la composizione del Comitato di Gestione dell'Ente, che comprende rappresentanti dell'Autorità Marittima, del Comune, della Città Metropolitana, della Regione, tutti presieduti e coordinati dal Presidente dell'AdSP con una logica istituzionale corretta, trasparente e cristallina, mentre il Presidente dell'AdSP non partecipa a nessuno degli organi di governo o consultivi degli altri Enti. L'AdSP è, o dovrebbe essere, quell'Ente di Governo e regolazione di secondo livello dove trovano sintesi le diverse istanze territoriali in materia di gestione delle aree assegnate al sistema, in grado di farsi portavoce nei confronti del Governo, ma anche dei concessionari, delle necessità della comunità portuale. Per venire al caso di Costa Mediterranea a Napoli, quello è il porto che registra il maggior traffico passeggeri in Italia tra crociere e traghetti, ha una bellissima stazione marittima con accosti liberi e dedicati, è dotata di ampi saloni attrezzabili per il triage, la separazione dei passeggeri e personale di bordo sbarcante, ha una vasta area antistante che può ospitare mezzi di trasporto terrestre, ha un aeroporto internazionale a pochi minuti di strada, difficile davvero immaginare una situazione logistica migliore. Il Presidente dell'AdSP è istituzionalmente deputato a provvedere al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle

corretta, trasparente e cristallina, mentre il Presidente dell'AdSP non partecipa a nessuno degli organi di governo o consultivi degli altri Enti. L'AdSP è, o dovrebbe essere, quell'Ente di Governo e regolazione di secondo livello dove trovano sintesi le diverse istanze territoriali in materia di gestione delle aree assegnate al sistema, in grado di farsi portavoce nei confronti del Governo, ma anche dei concessionari, delle necessità della comunità portuale. Per venire al caso di Costa Mediterranea a Napoli, quello è il porto che registra il maggior traffico passeggeri in Italia tra crociere e traghetti, ha una bellissima stazione marittima con accosti liberi e dedicati, è dotata di ampi saloni attrezzabili per il triage, la separazione dei passeggeri e personale di bordo sbarcante, ha una vasta area antistante che può ospitare mezzi di trasporto terrestre, ha un aeroporto internazionale a pochi minuti di strada, difficile davvero immaginare una situazione logistica migliore. Il Presidente dell'AdSP è istituzionalmente deputato a provvedere al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, per il raccordo delle funzioni e la velocizzazione delle

ESPO Europa
 Gigantismo navale GNL
 Infrastrutture
 Innovazione tecnologica
 Lavoro
 Logistica
 Portuale
 Porto di Livorno
 Riforma
 portuale
 Servizi
 Shipping
 Sicurezza
 Storia
 Terminali
 Traffici marittimi

procedure, e a promuovere iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento, come previsto dalla L. 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii. L'AdSP è dunque tecnicamente e giuridicamente in grado di emettere provvedimenti ordinatori per la gestione temporanea della stazione marittima o delle aree



necessarie e con il supporto della Capitaneria di Porto e della Polizia di Frontiera, per eventuali ordini di permanenza a bordo di passeggeri ed equipaggio, del concessionario e di Costa Crociere, d'altro canto ben può richiedere alla Prefettura un 'corridoio sanitario' e fornire autobus scortati per raggiungere l'aeroporto, mentre la Costa Crociere potrà provvedere ai transfer nei Paesi di destinazione dei vari gruppi. Le medesime considerazioni valgono per Venezia, porto di fine viaggio di Costa Mediterranea, con caratteristiche analoghe, per certi versi preferibili, a Napoli con riferimento alla logistica passeggeri. Ovviamente si tratta di un esempio o meglio di un'ipotesi di lavoro che potrebbe però costituire un punto di partenza del percorso di trasformazione a ritroso dall'attuale Obbedienza all'Autorità di Sistema Portuale e sollevare Sindaci e Presidenti delle Regioni da onerosi fardelli che, in assenza del protagonista **AdSP**, sono costretti ad accollarsi.

Porti Italia: nel 2019 sfiorati i 12 milioni di crocieristi. Bene anche i traghetti

Nel 2019 i porti italiani hanno raggiunto un traffico passeggeri complessivo pari a 55.914.734 persone, di cui 11.969.005 crocieristi, 17.724.678 imbarcati e sbarcati dai traghetti e infine 26.221.051 trasportati sulle rotte di corto cabotaggio con le isole minori e attraverso lo Stretto di Messina. Rispetto al 2018 i dati sono in significativo aumento (2,7 milioni in più, pari a +5,1%), spinti in particolare dai crocieristi che sono cresciuti di oltre 1,1 milioni (+11%; erano 10.775.028 l'anno precedente) e dai traghetti con le isole minori e lo Stretto (24.956.882 per un +5%). La classifica dei singoli scali per traffico di passeggeri generato dalle navi da crociera è guidato ancora una volta da Civitavecchia (2.652.403 persone), seguita da Venezia (1.617.945) e Napoli (1.356.320) che per poche unità esclude Genova (1.349.370) dal podio. Seguono Livorno (832.121), Bari (680.021), Savona (668.900), La Spezia (623.021), Palermo (501.281) e Messina. Sotto il mezzo milione di crocieristi imbarcati e sbarcati ci sono figurano Messina (423.293), Cagliari (273.181), Catania (208.343), Olbia (126.381) e Ancona (100.109). Per quanto riguarda invece i traghetti gli scali sardi dominano il mercato con Olbia leader nazionale con 2.994.913 passeggeri, affiancato sull'isola da Porto Torres (1.060.577), Golfo Aranci (616.179) e Cagliari (320.090). Il secondo scalo singolo a livello nazionale per imbarco e sbarco dai traghetti è Livorno con 2.734.150 passeggeri, poi Genova (2.168.721), Civitavecchia (1.804.201), Palermo (1.344.762), Bari (1.191.753) e Ancona (1.089.332). Sotto alla soglia psicologica del milione di passeggeri si trovano Napoli (809.673), Brindisi (520.459), Savona (360.270), Salerno (225.806), Piombino (203.594), Venezia (103.286) e Termini Imerese (55.093). Per quanto riguarda infine la classifica dei passeggeri che viaggiano sulle linee di corto cabotaggio al primo posto ovviamente c'è Messina (11.978.503 persone), Napoli (6.041.775) e l'arcipelago toscano con Piombino (2.971.723) e gli scali di Portoferraio-Rio Marina-Cavo (2.979.369).



Nel 2019 i porti italiani hanno raggiunto un traffico passeggeri complessivo pari a 55.914.734 persone, di cui 11.969.005 crocieristi, 17.724.678 imbarcati e sbarcati dai traghetti e infine 26.221.051 trasportati sulle rotte di corto cabotaggio con le isole minori e attraverso lo Stretto di Messina. Rispetto al 2018 i dati sono in significativo aumento (2,7 milioni in più, pari a +5,1%), spinti in particolare dai crocieristi che sono cresciuti di oltre 1,1 milioni (+11%; erano 10.775.028 l'anno precedente) e dai traghetti con le isole minori e lo Stretto (24.956.882 per un +5%).

Coronavirus: Usa, verso la stretta sulle navi da crociera

Passeggeri ed equipaggi non potranno salire su voli nazionali

L' amministrazione Trump sta studiando nuove restrizioni sui viaggi che riguardano i passeggeri e gli equipaggi di navi da crociera che approdano negli Stati Uniti. Per tutti questi soggetti dovrebbe essere vietato imbarcarsi su voli commerciali che compiono tratte nazionali, secondo le indiscrezioni dei media. Passeggeri e membri degli equipaggi delle navi verranno tutti messi in quarantena, indipendentemente dalla presenza o meno di sintomi. Attualmente, secondo i dati della Guardia costiera statunitense, sono 114 le navi da crociera ancorate in porti degli Stati Uniti o nelle vicinanze, con complessivamente 93mila membri dell' equipaggio a bordo. (ANSA).



Federagenti, sull' attracco delle navi c' è una legge, si rispetti

Duci, istituzioni locali non possono impedirlo a navi crociera

"Il Dpcm varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all' obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. E' ovvio che debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo". Per il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci quanto sta accadendo in questi giorni, con rappresentanti delle istituzioni che non vogliono l' attracco nei loro porti di navi da crociera battenti bandiera italiana è inaccettabile: c' è una legge e va applicata da chi si occupa di porti. Il comandante delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, aveva già lanciato nei giorni scorsi un appello per riportare a casa marittimi e passeggeri italiani imbarcati su navi da crociera italiane. "Apprezziamo la diplomazia del comandante generale e le azioni di coordinamento della ministra De Micheli - prosegue Duci - ma mi chiedo perché un cittadino che violi l' obbligo di restare a casa introdotto dal Governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l' importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l' applicazione di una legge nata nello stesso contesto". Federagenti quindi "invita" regioni, sindaci e singoli parlamentari "a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo di svolgere il loro lavoro".(ANSA).



Federagenti, Riportare a casa marittimi e passeggeri italiani ancora sulle navi da crociera nazionali

06 Apr, 2020 Federagenti, parla il presidente Gian Enzo Duci: " Si tratta di violazione alle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l' emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo ". ROMA - 'Il decreto della presidenza del Consiglio varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all' obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. E' ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo'. Lo spiega Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti , intervenendo sul tema delle navi da crociera, battenti bandiera italiana, e la difficoltà di approdo in quei porti dove le istituzioni locali vorrebbero impedirne l' ingresso. " Si tratta di violazione alle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l' emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo " - specifica Duci - " va davvero oltre ogni pur vaga concezione dello Stato di diritto '.

L' appello di solidarietà era stato lanciato nelle settimane scorse dall' ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino , che aveva sottolineato la necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane. "Apprezziamo la diplomazia del Comandante Generale e le azioni di coordinamento della ministra De Micheli" - fa sapere in una nota il presidente di Federagenti - "ma mi chiedo perché" - "un qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l' importanza del turismo croceristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l' applicazione di una legge nata nello stesso contesto" 'Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali - conclude Duci - che coralmemente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza, invitiamo le Istituzioni, siano esse Regioni, Sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro che in questi giorni è già abbastanza difficile e complesso. Di tutto, questi uomini hanno bisogno, meno che di discussioni e conflitti di competenze'.



#Coronavirus: Federagenti, rispetto delle leggi deve valere anche per navi e porti

(FERPRESS) - Roma, 6 APR - Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni anche pur vaga concezione dello Stato di diritto". A intervenire direttamente sul tema delle navi da crociera battenti bandiera italiana alle quali diverse istituzioni locali, per altro non competenti sulle tematiche marittime, vorrebbero vietare l'attracco nei porti italiani, è il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che fa eco al recente appello alla solidarietà lanciato dall'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, e alla ribadita necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane. "Il decreto della Presidenza del Consiglio - ricorda Duci - varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. E' ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo". Apprezziamo la diplomazia del Comandante Generale e le azioni di coordinamento della Ministra De Micheli, ma mi chiedo perché un cittadino che violi l'obbligo di restare a casa introdotto dal Governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l'importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l'applicazione di una legge nata nello stesso contesto. "Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali - conclude il Presidente di Federagenti - che coralmemente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza, invitiamo le Istituzioni, siano esse Regioni, Sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro che in questi giorni è già abbastanza difficile e complesso. Di tutto, questi uomini hanno bisogno, meno che di discussioni e conflitti di competenze".



Federagenti chiede che in questo momento d'emergenza il rispetto delle leggi valga anche per le navi e i porti

Duci: perché un cittadino che viola l'obbligo di restare a casa viene giustamente sanzionato mentre qualsiasi amministratore locale può impedire l'approdo di una nave italiana? «Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni pur vaga concezione dello Stato di diritto». Lo ha sottolineato il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, intervenendo sul tema delle navi da crociera battenti bandiera italiana alle quali diverse istituzioni locali, per altro - ha specificato - non competenti sulle tematiche marittime, vorrebbero vietare l'attracco nei porti italiani. «Il decreto della Presidenza del Consiglio varato il 19 marzo scorso - ha ricordato Duci - fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. È ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo». Apprezziamo - ha aggiunto Duci - la diplomazia del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Giovanni Pettorino, e le azioni di coordinamento della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, «ma mi chiedo - ha osservato il presidente della federazione degli agenti marittimi italiani - perché un cittadino che violi l'obbligo di restare a casa introdotto dal governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l'importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l'applicazione di una legge nata nello stesso contesto». «Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali che coralmente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza - ha concluso il presidente di Federagenti - invitiamo le istituzioni, siano esse Regioni, sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro che in questi giorni è già abbastanza difficile e complesso. Di tutto, questi uomini hanno bisogno, meno che di discussioni e conflitti di competenze».



Informazioni Marittime

Focus

Federagenti: tuteliamo navi da crociera, agenti marittimi e brokers

Il presidente Gian Enzo Duci interviene sulla necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle unità delle compagnie nazionali. Attivata la copertura assicurativa per gli operatori

Navi da crociera e assicurazione per agenti marittimi e brokers al centro delle iniziative di Federagenti. Il presidente Gian Enzo Duci, fa eco al recente appello alla solidarietà lanciato dall'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, e alla ribadita necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane. "Il decreto della presidenza del Consiglio - ricorda Duci - varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. È ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo".

"Apprezziamo la diplomazia del Comandante Generale e le azioni di coordinamento della ministra De Micheli, ma mi chiedo perché un cittadino che violi l'obbligo di restare a casa introdotto dal governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l'importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l'applicazione di una legge nata nello stesso contesto. Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali - conclude il presidente di Federagenti - che coralmente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza, invitiamo le Istituzioni, siano esse Regioni, Sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro che in questi giorni è già abbastanza difficile e complesso. Di tutto, questi uomini hanno bisogno, meno che di discussioni e conflitti di competenze".

ASSICURAZIONE COVID-19 PER TUTTI I DIPENDENTI DELLE AGENZIE MARITTIME E DEGLI UFFICI DI BROKERAGGIO L'ente bilaterale nazionale tra la Federagenti e le organizzazioni sindacali, ha sottoscritto venerdì scorso la polizza assicurativa Covid-19 con Unisalute per la copertura di tutti i dipendenti delle agenzie marittime e degli uffici di brokeraggio aderenti a Federagenti e iscritti regolarmente all'ente. La copertura assicurativa prevede una diaria di 100 euro al giorno in caso di ricovero, una quota tantum di 3000 euro all'atto delle dimissioni dall'ospedale e una serie di servizi di assistenza post ricovero per il dipendente e per la sua famiglia. Il presidente Massimo Proglia ha fatto presente che i dipendenti di queste categorie godono già di un'assistenza sanitaria prevista dal contratto di lavoro attraverso la Cassa Mutua, che copre parte delle necessità sanitarie dei dipendenti comprese una quota delle cure dentali, con questa assicurazione si va ad aggiungere un importante tassello in un momento di grave difficoltà. Il vicepresidente Filippo Gallo ricorda che l'ente bilaterale fornisce ormai da anni formazione continua ai dipendenti delle aziende del nostro settore consentendone una costante crescita professionale, oltre a ciò con il fondo di solidarietà che annualmente viene accantonato è stato possibile negli anni venire incontro alle esigenze di ricollocazione dei dipendenti travolti da crisi aziendali e quest'anno si è ritenuto opportuno dare una copertura assicurativa per poter far eventualmente fronte al contagio di questa tremenda epidemia. L'assicurazione ha decorrenza retroattiva dal 15 marzo ed avrà valore fino al 31 dicembre 2020.



'Il rispetto delle leggi vale anche per navi e porti'

E' obbligo far attraccare negli scali nazionali navi da crociera italiane

Redazione

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



Federagenti: "Il rispetto delle leggi deve valere anche per navi e porti"

Roma, 6 aprile 2020 - Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni anche pur vaga concezione dello Stato di diritto". A intervenire direttamente sul tema delle navi da crociera battenti bandiera italiana alle quali diverse istituzioni locali, per altro non competenti sulle tematiche marittime, vorrebbero vietare l'attracco nei porti italiani, è il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che fa eco al recente appello alla solidarietà lanciato dall'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, e alla ribadita necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane. "Il decreto della Presidenza del Consiglio - ricorda Duci - varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente riferimento alle navi da crociera che battono bandiera italiana e all'obbligo di garantire il loro attracco nei porti italiani. E' ovvio che ciò debba avvenire ponendo in essere tutte le misure possibili a tutela della salute pubblica, ma pensare di rimettere in discussione a ogni occasione pratica quanto previsto dalla legge è davvero troppo". Apprezziamo la diplomazia del Comandante Generale e le azioni di coordinamento della Ministra De Micheli, ma mi chiedo perché un cittadino che violi l'obbligo di restare a casa introdotto dal Governo venga giustamente sanzionato, mentre qualsiasi amministratore locale, che fino a qualche settimana fa declamava l'importanza del turismo crocieristico sul proprio territorio, possa impedire impunemente l'applicazione di una legge nata nello stesso contesto. "Evitando pure di citare le Convenzioni internazionali - conclude il Presidente di Federagenti - che coralmemente riconoscono il diritto delle navi ad attraccare nei porti per affrontare situazioni di emergenza, invitiamo le Istituzioni, siano esse Regioni, Sindaci o ancor di più singoli parlamentari, a consentire agli uomini che operano nei porti e che sono responsabili in campo marittimo a svolgere il loro lavoro che in questi giorni è già abbastanza difficile e complesso. Di tutto, questi uomini hanno bisogno, meno che di discussioni e conflitti di competenze".



Caso Costa Crociere, De Falco: 'Il silenzio di Capitanerie e Autorità portuali, un'abdicazione ai propri doveri'

Vito de Ceglia

'Quando il ministro degli Interni era Matteo Salvini, i prefetti erano ammutoliti. Parlo del caso Diciotti: non lo dico io, ma il Tribunale dei Ministri di Catania. Tutta la catena di comando prefettizia, dal vertice in giù, era come pietrificata. Così come erano pietrificati, in misura meno rilevante, tutti i comandanti delle Capitanerie di porto. In questo momento, con il caso Costa Diadema prima, e Costa Mediterranea poi, è sotto gli occhi di tutti che sia i comandanti delle Capitanerie di porto sia i presidenti delle Autorità di Sistema portuali sembrano pietrificati, o meglio annullati. Il problema è che sono funzionari dello Stato, i quali dovrebbero avere la dignità di decidere visto il ruolo che ricoprono, anche contrastando il potere politico. Il loro silenzio costituisce una sostanziale abdicazione ai propri doveri'. Il senatore Gregorio De Falco, ex comandante della Guardia Costiera, l'ufficiale che intimò con toni coloriti a Francesco Schettino a risalire sulla Costa Concordia in pieno naufragio, non usa mezze misure per definire quello che sta accadendo in queste settimane al largo delle coste italiane alle navi di Costa Crociera. 'E' inammissibile che il sindaco di Civitavecchia oppure il Governatore della Campania possano dire che una nave italiana non possa attraccare nei rispettivi porti. Ma questi due porti non sono in Italia?'. Gregorio De Falco Giusto per fare chiarezza, senatore: per legge, chi ha il potere di autorizzare l'attracco delle navi nei porti italiani? 'Le Autorità marittime e portuali, in accordo tra loro. Le prime devono garantire la sicurezza della navigazione, le seconde gli aspetti che si riflettono sull'operatività dei porti. Nel caso specifico delle navi Costa Diadema e Costa Mediterranea, queste due Autorità hanno quindi l'obbligo di garantire sia la sicurezza della navigazione propria e altrui, visto che queste imbarcazioni hanno avuto o hanno un'emergenza sanitaria a bordo, sia di predisporre l'operatività dei rispettivi porti ad interventi di carattere specifico, tecnico medicali. Sono due elementi che si intersecano, quindi sono inscindibili. Quando si presentano queste due condizioni di emergenza, devono valere entrambe le situazioni'. Per intenderci, queste due condizioni non valgono se i porti sono stranieri e le navi sono italiane? 'Le navi da crociera italiane, che stanno girando nei porti di tutto il mondo senza trovare un approdo, trovano degli ostacoli perché gli amministratori degli Stati costieri oppure le Autorità periferiche sentono il dovere di difendere la rispettive comunità dal contagio. E' questo un elemento importante: perché un Paese straniero, anche in virtù della Convenzione internazionale, può ritenere che se una nave, in questo caso di Costa Crociere, può arrecare un danno alla sicurezza e alla salute del Paese straniero in cui chiede di fare accesso, ha il diritto di emanare un provvedimento legittimo per negare l'ingresso della nave italiana in porto. Ma l'Italia questo non può farlo con le navi italiane. Non lo può fare né l'Autorità marittima né quella portuale, tanto meno possono farlo altre autorità'. Perché allora le altre autorità, Regioni o Comuni, intervengono? 'A monte, il problema è nato con la riscrittura del Titolo V della Costituzione, nel 2001. Da questo momento in poi, si è creata una confusione a livello istituzionale. Confusione che oggi risulta tangibile nel caso delle navi Costa. Per fortuna, nella Costituzione viene comunque stabilito che all'articolo 120, secondo comma, nel caso in cui si verificasse un'eventuale inerzia da parte delle Regioni, il Governo potesse intervenire. Qui, però, il problema è di carattere opposto, ovvero abbiamo una super produzione normativa di Autorità



Caso Costa Crociere, De Falco: 'Il silenzio di Capitanerie e Autorità portuali, un'abdicazione ai propri doveri'

06 APRILE 2020 - Vito de Ceglia



'Quando il ministro degli Interni era Matteo Salvini, i prefetti erano ammutoliti. Parlo del caso Diciotti: non lo dico io, ma il Tribunale dei Ministri di Catania. Tutta la catena di comando prefettizia, dal vertice in giù, era come pietrificata. Così come erano pietrificati, in misura meno rilevante, tutti i comandanti delle Capitanerie di porto. In questo momento, con il caso Costa Diadema prima, e Costa Mediterranea poi, è sotto gli occhi di tutti che sia i comandanti delle Capitanerie di porto sia i presidenti delle Autorità di Sistema portuali sembrano pietrificati, o meglio annullati. Il problema è che sono funzionari dello Stato, i quali dovrebbero avere la dignità di decidere visto il ruolo che ricoprono, anche contrastando il potere politico. Il loro silenzio costituisce una sostanziale abdicazione ai propri doveri'.

Il senatore Gregorio De Falco, ex comandante della Guardia Costiera, l'ufficiale che intimò con toni coloriti a Francesco Schettino a risalire sulla Costa

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

locali. Se questa produzione normativa risulta integrativa o propositiva, è un bene. Ma quando incide sui principi fondamentali o sulla libertà dei cittadini, secondo me non dovrebbe essere legittima. E' inammissibile che il sindaco di Civitavecchia oppure il Governatore della Campania possano dire che una nave italiana non può attraccare nel porto di Civitavecchia o di Napoli. Ma questi



due porti non sono in Italia?' Fa specie sentire il governatore De Luca, figura di spicco del Pd, dichiarare nel caso dell'attracco della Costa Mediterranea nel porto di Napoli, 'faremo sbarcare solo gli italiani'. Sono parole che ti aspetti da Salvini, non da un esponente del Pd. O mi sbaglio? 'Spero proprio che De Luca chiarisca queste dichiarazioni, perché in questo modo celebra degli slogan. Non posso pensare che sia come Salvini. Il problema è che non si dovrebbe fare una distinzione tra italiani e stranieri a bordo delle navi italiane. Ma in realtà si dovrebbe distinguere tra coloro che risultano positivi o negativi al virus. Così che i positivi possano essere isolati e curati, soprattutto perché i negativi non prendano il virus. Lo scopo di un amministratore o di un'Autorità sanitaria deve essere oggi quello di isolare per interrompere la catena di contagio'. Fa rumore anche il silenzio di alcuni presidenti di Autorità di Sistema portuale nel caso delle navi Costa. Che ne pensa? 'Quando il ministro degli Interni era Matteo Salvini, i prefetti erano ammutoliti. Questo non lo dico io ma il Tribunale dei Ministri di Catania nel caso della Diciotti. Tutta la catena di comando prefettizia, dal vertice in giù, era pietrificata. Allo stesso modo, erano pietrificati, in misura meno rilevante, tutti i comandanti delle Capitanerie di porto. In questo momento, si vede che sono pietrificati, come se fossero annullati, i comandanti delle Capitanerie di porto e i presidenti delle Autorità di sistema portuale. Sono funzionari dello Stato, che dovrebbero avere la dignità di decidere per il ruolo che ricoprono. Anche contrastando il potere politico. Il loro silenzio costituisce una sostanziale abdicazione ai propri doveri. Mentre altri abusano, per non dire usurpano, delle proprie attribuzioni con intenti sulla carta condivisibili ma al di fuori dei limiti delle proprie attribuzioni. Parlo, ad esempio, del sindaco di Civitavecchia, il quale non può arrogarsi come Autorità sanitaria locale il diritto di dire che la Costa Diadema non può entrare in porto. Peraltro, in quella circostanza, alla nave Costa non fu concessa nemmeno l'opportunità di ricevere l'assistenza. Di poter caricare a bordo delle bombole di ossigeno per curare le persone in difficoltà respiratoria. Lì è da censurare, in primis, il comandante del porto di Civitavecchia. Perché non ha avuto il coraggio di fare il suo lavoro'. Come giudica le dichiarazioni di Giovanni Pettorino, ammiraglio al Comando di tutte le Capitanerie di porto italiane. Ieri, in un'intervista a La Repubblica, ha parlato di 'solidarietà' per le navi Costa in giro per il mondo (Deliziosa, Magica e Favolosa), ma non ha fatto alcun cenno al caso Diadema e Mediterranea. Perché, secondo lei? 'Sono le dichiarazioni di una persona che vorrebbe dire qualcosa ma crede o pensa di non poterla dire. Diciamo che il suo ruolo di tecnico glielo impedirebbe'. Allora le dica Lei queste cose che l'ammiraglio Pettorino non può dire? 'Le navi italiane non possono essere esiliate dai nostri porti. E' già capitato con le navi militari italiane, proprio dal Corpo delle Capitanerie di porto. E proprio per questo motivo Pettorino non riesce più a parlare'. Allora, quando arriveranno anche le altre navi Costa in Italia, è praticamente sicuro che si creerà lo stesso cortocircuito istituzionale? 'Penso che se nel frattempo non sarà sceso il livello di emergenza da Coronovirus, purtroppo penso proprio di sì a fronte di quel disordine istituzionale che continua ad imperversare. Non a caso, a differenza del sottoscritto, nessuno parla mai, tanto meno nel Governo, del Piano anti-pandemia: il quale prevede delle responsabilità ben precise, tipo fare delle scorte di mascherine per salvare i medici che sono in prima linea, che tutti chiamano eroi, ma poi sono lasciati in trincea senza protezione; fare delle scorte di ventilatori polmonari; stabilire quali siano i piani di contingenza che non ci sono; quali sono le linee essenziali da porre in essere in questo periodo di emergenza senza raffazzonarle all'ultimo minuto, all'una di notte, a Palazzo Chigi. Tutto questo andava fatto prima, ma non è stato fatto. Quindi, abbiamo una mortalità spaventosa di medici in servizio, e un disordine istituzionale che tocca tutti i livelli. Il caso delle navi Costa Diadema e Mediterranea è evidentemente emblematico'.

Duci: La legge deve essere rispettata sempre. Non dimentichiamo navi e porti

Redazione

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

informative
 In tutti gli strumenti di firma sono in corso integrazioni dei personal (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e firme
 con ID digitale e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento delle funzioni. Questa è una
 politica di sicurezza. Il tuo ID digitale è unico e non identificabile. Chiedi o cancella questa informazione, proteggendo la
 navigazione di questa pagina. Il cancello di firma è un pulsante e confermando a navigare in altre mode.

scopi di più e personalizza

Duci: "La legge deve essere rispettata sempre. Non dimentichiamo navi e porti"

29 APRILE 2020 - Redazione

Roma - "Il Paese si sta faticosamente abituando a ottemperare anche a norme che violano la libertà personale. Ma pretendere anche di violare quelle norme eccezionali che sono state messe a punto proprio per affrontare l'emergenza virus anche in settori delicati come quello marittimo, va davvero oltre ogni anche pur vaga concezione dello Stato di diritto".

A intervenire direttamente sul tema delle navi da crociera battenti bandiera italiana alle quali diverse istituzioni locali, per altro non competenti sulle tematiche marittime, vorrebbero vietare l'attracco nei porti italiani, è il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che fa eco al recente appello alla solidarietà lanciato dall'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, Giovanni Pettorino, e alla ribadita necessità di riportare a casa i marittimi e i passeggeri italiani imbarcati sulle navi da crociera italiane.

"Il decreto della Presidenza del Consiglio - ricorda Duci - varato il 19 marzo scorso, fa esplicitamente

Iscriviti alla newsletter

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

MI ISCRIVO

Navi Costa Crociere respinte, De Falco: "Capitanerie e Autorità portuali abdicano ai propri doveri"

Roma - 'Le navi da crociera italiane, che stanno girando nei porti di tutto il mondo senza trovare un approdo, trovano degli ostacoli perché gli amministratori degli Stati costieri oppure le Autorità periferiche sentono il dovere di difendere la rispettive comunità dal contagio. E' questo un elemento importante: perché un Paese straniero, anche in virtù della Convenzione internazionale, può ritenere che se una nave, in questo caso di Costa Crociere, può arrecare un danno alla sicurezza e alla salute del Paese straniero in cui chiede di fare accesso, ha il diritto di emanare un provvedimento legittimo per negare l' ingresso della nave italiana in porto . Ma l' Italia questo non può farlo con le navi italiane. Non lo può fare né l' Autorità marittima né quella portuale, tanto meno possono farlo altre autorità '. Lo dice, in una intervista al magazine diretto da Vito de Ceglia ShipMag, il comandante Gregorio De Falco . "Quando il ministro degli Interni era Matteo Salvini, i prefetti erano ammutoliti. Questo non lo dico io ma il Tribunale dei Ministri di Catania nel caso della Diciotti. Tutta la catena di comando prefettizia, dal vertice in giù, era pietrificata. Allo stesso modo, erano pietrificati, in misura meno rilevante, tutti i comandanti delle Capitaneria di porto. In questo momento, si vede che sono pietrificati, come se fossero annullati, i comandanti delle Capitanerie di porto e i presidenti delle Autorità di sistema portuale. Sono funzionari dello Stato, che dovrebbero avere la dignità di decidere per il ruolo che ricoprono. Anche contrastando il potere politico. Il loro silenzio costituisce una sostanziale abdicazione ai propri doveri" .



Coronavirus, Confrtrasporto scrive al Governo: Le nostre priorità? Liquidità alle imprese e aiuti ai lavoratori

Liquidità, moratoria fiscale e contributiva, ristori economici. Sono le azioni che Confrtrasporto-Confrcommercio chiede di mettere in campo per le imprese del trasporto, da quello su gomma a quello marittimo-portuale. E lo fa con una lettera inviata oggi al Governo, dove "traccia la strada per scongiurare la debacle di un settore che in questo momento, sta

In foto Paolo Uggé Liquidità, moratoria fiscale e contributiva, ristori economici. Sono le azioni che Confrtrasporto-Confrcommercio chiede di mettere in campo per le imprese del trasporto, da quello su gomma a quello marittimo-portuale. E lo fa con una lettera inviata oggi al Governo, dove "traccia la strada per scongiurare la debacle di un settore che in questo momento, sta garantendo l'arrivo a destinazione dei dispositivi medici e dei beni di prima necessità". Tutto questo in un quadro che parla di un calo medio dei fatturati - per le sole imprese di autotrasporto - di oltre il 60%, con punte del 90%. "Con la chiusura dei cantieri e delle attività produttive, anche l'operatività delle imprese di autotrasporto si è drasticamente ridotta, e la percentuale di perdita stimata due settimane fa dal Cerved nel 30% è praticamente raddoppiata nel giro di soli 14 giorni", spiega il vicepresidente di Confrcommercio e Confrtrasporto Paolo Uggé. Nel documento Confrtrasporto propone di rafforzare le garanzie sui prestiti bancari con il Fondo Centrale di Garanzia e la Cassa Depositi e Prestiti, estendere le sospensioni dei versamenti fiscali e contributivi fino al termine dell'emergenza nazionale, comprendendo - per trasporto e logistica energetica - il pagamento di accise e Iva da parte delle imprese, senza alcun limite di fatturato e sfruttare le nuove opportunità del regime temporaneo degli aiuti di Stato promosso dalla Commissione Europea. Per il settore marittimo portuale chiede un sostegno analogo a quello del settore aereo per compensare le perdite "del più importante mercato europeo nel trasporto di medio e corto raggio". Estendere la prevista, apprezzata sospensione del pagamento della tassa di ancoraggio fino alla fine dell'anno, così come la tassa di ancoraggio supplementare nei porti di Genova, Napoli e Venezia. L'azzeramento dei costi portuali delle navi in disarmo per alleviare i costi delle imprese costrette allo smantellamento delle imbarcazioni. Quindi risorse straordinarie per i mancati introiti delle Autorità di Sistema Portuale, sgravi contributivi marittimi per i collegamenti di cabotaggio con le isole, la sospensione del pagamento delle accise sui combustibili utilizzati dalle navi nel collegamento con le isole, una indennità per i lavoratori stagionali. Per il settore autotrasporto e logistica l'associazione chiede di attivarsi con l'Ue perché "la prorogata validità delle revisioni sia efficace anche nei trasporti internazionali, e prevedere deroghe ai tempi di guida e di riposo, nel rispetto della sicurezza". Quindi la sospensione del calendario dei divieti di circolazione, consentire le revisioni dei veicoli pesanti anche nelle officine private e il rimborso integrale accise sul gasolio.



Fedepiloti, Bandiera: Pilotaggio portuale, fondamentale per l'approvvigionamento del Paese

06 Apr, 2020 ROMA - Lettera aperta da I presidente di Fedepiloti, Federazione Italiana Piloti dei Porti, comandante Francesco Bandiera, rivolgendo « un forte segnale di vicinanza» al Governo , ma anche un' occasione di riflessione su " Ruoli e principi nel pilotaggio italiano ". Tema dell' Assemblea Nazionale della Federazione , prevista il 6 aprile, ma come ogni riunione pubblica, rinviata a causa dell' emergenza sanitaria. «Il momento di difficoltà sta mettendo in evidenza proprio il ruolo della corporazione dei piloti del porto caratterizzato dalla piena autonomia di esercizio» - scrive Bandiera - categoria nell' emergenza Coronavirus ad alto rischio contagio «tra le persone più esposte in ambito portuale» e «parte di quella retroguardia fondamentale che permette l' approvvigionamento di beni essenziali al Paese». La lettera del presidente di Fedepiloti, Francesco Bandiera: «Oggi, 6 aprile 2020, si sarebbe dovuta tenere la 73a Assemblea Nazionale della Fedepiloti» - scrive il presidente di Fedepiloti, Francesco Bandiera - «e invece a causa dell' imprevedibile emergenza mondiale sanitaria, restiamo a casa per combattere tutti insieme un nemico invisibile , subdolo che si è insinuato

in mezzo a noi, i cui danni collaterali sul piano sociale saranno altrettanto rilevanti così come quelli già gravi di questo primo periodo. Il nostro pensiero, quello di tutti i piloti italiani, va a chi sta soffrendo l' aggressione di questo virus maleco e alle tante famiglie che hanno subito un lutto senza avere la possibilità del conforto civile e religioso. Se da una parte però il momento di più alto confronto pubblico e democratico, ovvero la nostra assemblea, è stato annullato, dall' altra, il titolo scelto quest' anno si conferma più attuale che mai. Infatti avremmo dovuto parlare dei RUOLI e dei PRINCIPI nel sistema del pilotaggio portuale . E questo momento di difficoltà sta mettendo in evidenza proprio il ruolo della corporazione dei piloti del porto caratterizzato dalla piena autonomia di esercizio che la contraddistingue, permettendole essibilità operativa mantenendo fermo il principio del servizio pubblico obbligatorio a cui sono chiamati i piloti che ne fanno parte , sempre sotto il controllo dell' amministrazione marittima - ' We are Bound by our efficiency! ' In un momento in cui globalmente tutti governi hanno dovuto emanare misure senza precedenti, i Piloti, tra le persone più esposte in ambito portuale, in quanto hanno continuato e continuano a salire e scendere dalle navi senza garanzie certe delle condizioni sanitarie degli equipaggi e dei passeggeri, sono parte di quella retroguardia fondamentale che permette l' approvvigionamento di beni essenziali al Paese. Diverse le azioni intraprese con il coordinamento dell' amministrazione centrale, di concerto con la Federazione, che unite alle varie iniziative delle Autorità marittime locali con i Capi pilota, hanno permesso il prosieguo dell' attività di ricezione delle navi nei porti con una certa regolarità, secondo il principio più volte annunciato: ' Rallentiamo oggi, per non fermarci domani ' Ad oltre un mese dall' inizio dell' emergenza i risultati sono confortanti, perchè non abbiamo notizia di contagio all' interno della nostra organizzazione ed il traco navale nei porti è proseguito anche in casi estremamente delicati quali l' assistenza alle manovre di navi con decine di casi sospetti, o conclamati , balzati all' onore delle cronache, per le note difficoltà sanitarie di alcune regioni nel potere accogliere questi giganti del mare in certe condizioni. Nel voler continuare ad essere portatori di soluzioni e proseguire con la piena operatività nei porti è necessario che tutti gli attori dello scenario marittimo-portuale italiano mantengano pienamente il proprio ruolo, richiamando quei sani principi che sono caratteristica di chi vuole vivere nel mare e per il mare, soprattutto quando da



esso ne trae vantaggio anche economico. L' armamento italiano conosce bene il valore dei servizi tecnico-nautici nel nostro Paese. Come abbiamo avuto modo di significare recentemente alle associazioni di categoria, con riferimento al pilotaggio evidentemente,



Corriere Marittimo

Focus

continueremo a lavorare con il massimo impegno perchè la ruota continui a girare, seppure un pò più lentamente, ma è fondamentale rinvigorire, nell' equilibrio, i ruoli di ognuno perchè il sistema è vincente solo se rispettato. Auguriamo che anche l' Amministrazione, anch' essa colta di sorpresa a gestire una situazione come quella che stiamo vivendo, possa trarre beneco sollievo nel riscontrare come il sistema marittimo-portuale italiano ha saputo rispondere alle necessità della nazione. Tutti assieme dobbiamo servire un Paese che vivrà un periodo particolarmente forte, ma con la certezza che ancora una volta saprà rialzarsi insegnando al mondo che il popolo italiano non molla mai. Al Governo, alla nostra Amministrazione vorremmo giungesse un forte segnale di vicinanza dalle corporazioni dei piloti dei porti - sentinelle nei porti e a tutela degli interessi generali del popolo italiano , al quale indirizziamo i migliori Auguri di buona Pasqua !

Fedepiloti, Bandiera: Il Covid-19 non ci ha fermato, strategico il nostro contributo

Redazione

Riceviamo e pubblichiamo la lettera aperta del presidente di Fedepiloti, il comandante Francesco Bandiera. Oggi, 6 aprile 2020, si sarebbe dovuta tenere la 73a Assemblea Nazionale della Fedepiloti e invece a causa dell'imprevedibile emergenza mondiale sanitaria, restiamo a casa per combattere tutti insieme un nemico invisibile, subdolo che si è insinuato in mezzo a noi, i cui danni collaterali sul piano sociale saranno altrettanto rilevanti così come quelli già gravi di questo primo periodo. Il nostro pensiero, quello di tutti i piloti italiani, va a chi sta soffrendo l'aggressione di questo virus malefico e alle tante famiglie che hanno subito un lutto senza avere la possibilità del conforto civile e religioso. Se da una parte però il momento di più alto confronto pubblico e democratico, ovvero la nostra assemblea, è stato annullato, dall'altra, il titolo scelto quest'anno si conferma più attuale che mai. Infatti, avremmo dovuto parlare dei 'ruoli' e dei 'principi' nel sistema del pilotaggio portuale. E questo momento di difficoltà sta mettendo in evidenza proprio il ruolo della corporazione dei piloti del porto caratterizzato dalla piena autonomia di esercizio che la contraddistingue, permettendole

flessibilità operativa mantenendo fermo il principio del servizio pubblico obbligatorio a cui sono chiamati i piloti che ne fanno parte, sempre sotto il controllo dell'amministrazione marittima. 'We are Bound by our efficiency!' In un momento in cui globalmente tutti governi hanno dovuto emanare misure senza precedenti, i piloti, tra le persone più esposte in ambito portuale, in quanto hanno continuato e continuano a salire e scendere dalle navi senza garanzie certe delle condizioni sanitarie degli equipaggi e dei passeggeri, sono parte di quella retroguardia fondamentale che permette l'approvvigionamento di beni essenziali al Paese. Diverse le azioni intraprese con il coordinamento dell'amministrazione centrale, di concerto con la Federazione, che unite alle varie iniziative delle Autorità marittime locali con i capi pilota, hanno permesso il prosieguo dell'attività di ricezione delle navi nei porti con una certa regolarità, secondo il principio più volte annunciato: 'Rallentiamo oggi, per non fermarci domani'. Ad oltre un mese dall'inizio dell'emergenza i risultati sono confortanti, perché non abbiamo notizia di contagio all'interno della nostra organizzazione ed il traffico navale nei porti è proseguito anche in casi estremamente delicati quali l'assistenza alle manovre di navi con decine di casi sospetti, o conclamati, balzati all'onore delle cronache, per le note difficoltà sanitarie di alcune regioni nel potere accogliere questi giganti del mare in certe condizioni. Nel voler continuare ad essere portatori di soluzioni e proseguire con la piena operatività nei porti è necessario che tutti gli attori dello scenario marittimo-portuale italiano mantengano pienamente il proprio ruolo, richiamando quei sani principi che sono caratteristica di chi vuole vivere nel mare e per il mare, soprattutto quando da esso ne trae vantaggio anche economico. L'armamento italiano conosce bene il valore dei servizi tecnico-nautici nel nostro Paese. Come abbiamo avuto modo di significare recentemente alle associazioni di categoria, con riferimento al pilotaggio evidentemente, continueremo a lavorare con il massimo impegno perchè la ruota continui a girare, seppure un pò più lentamente, ma è fondamentale rinvigorire, nell'equilibrio, i ruoli di ognuno perchè il sistema è vincente solo se rispettato. Auguriamo che anche l'Amministrazione, anch'essa colta di sorpresa a gestire una situazione come quella che stiamo vivendo, possa trarre benefico sollievo nel riscontrare come il sistema marittimo-portuale italiano ha saputo rispondere alle



Fedepiloti, Bandiera: Il Covid-19 non ci ha fermato, strategico il nostro contributo

28 APRILE 2020 - Redazione



Riceviamo e pubblichiamo la "lettera aperta" del presidente di Fedepiloti, il comandante Francesco Bandiera.

Oggi, 6 aprile 2020, si sarebbe dovuta tenere la 73a Assemblea Nazionale della Fedepiloti e invece a causa dell'imprevedibile emergenza mondiale sanitaria, restiamo a casa per combattere tutti insieme un nemico invisibile, subdolo che si è insinuato in mezzo a noi, i cui danni collaterali sul piano sociale saranno altrettanto rilevanti così come quelli già gravi di questo primo periodo. Il nostro pensiero, quello di tutti i piloti italiani, va a chi sta soffrendo l'aggressione di questo virus malefico e alle tante famiglie che hanno subito un lutto senza avere la possibilità del conforto civile e religioso.

Se da una parte però il momento di più alto confronto pubblico e democratico, ovvero la nostra assemblea, è stato annullato, dall'altra, il titolo scelto quest'anno si

Iscriviti alla newsletter

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

MI ISCRIVO

necessità della nazione. Tutti assieme dobbiamo servire un Paese che vivrà un periodo particolarmente forte, ma con la certezza che ancora una volta saprà rialzarsi insegnando al mondo che il popolo italiano non molla mai. Al Governo, alla nostra amministrazione vorremmo giungesse un forte segnale di vicinanza dalle corporazioni dei piloti dei porti sentinelle nei porti



e a tutela degli interessi generali del popolo italiano, al quale indirizziamo i migliori Auguri di buona Pasqua!

Ultrasporti: anche i marittimi nella tempesta

Il Governo metta risorse economiche specifiche per il settore

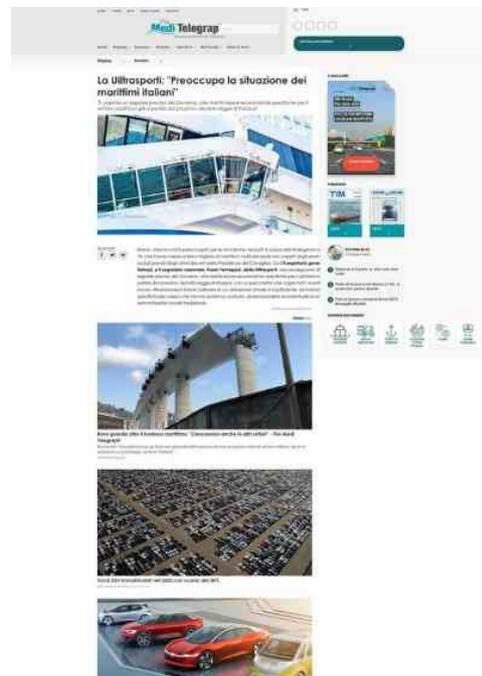
Redazione

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



La Uiltrasporti: "Preoccupa la situazione dei marittimi italiani"

Roma - «Siamo molto preoccupati per le navi ferme nei porti a causa dell'emergenza sanitaria Covid-19, che hanno messo a terra migliaia di marittimi, molti dei quali non coperti dagli ammortizzatori sociali previsti dagli ultimi decreti della Presidenza del Consiglio». Così il segretario generale, Claudio Tarlazzi, e il segretario nazionale, Paolo Fantappiè, della Uiltrasporti, che proseguono: «È urgente un segnale preciso del Governo, che metta risorse economiche specifiche per il settore marittimo già a partire dal prossimo decreto legge di Pasqua, con un pacchetto che copra tutti i marittimi oggi senza lavoro, rifinanziando il Fondo Solimare la cui dotazione attuale è insufficiente, ed individuando aiuti specifici per coloro che non ne potranno usufruire, senza escludere un eventuale ricorso agli ammortizzatori sociali tradizionali.

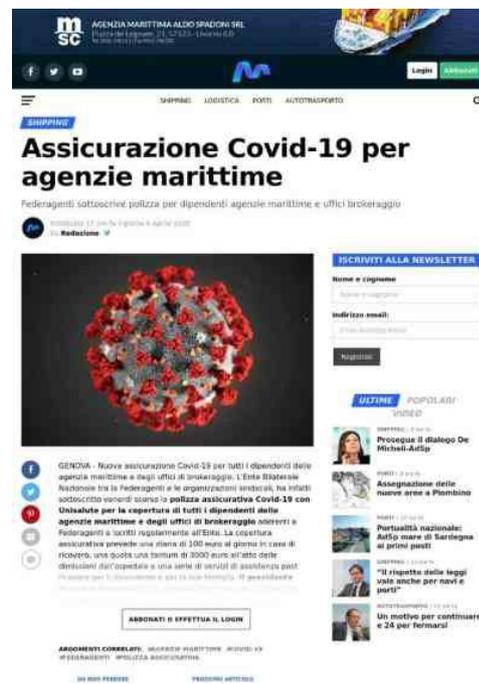


Assicurazione Covid-19 per agenzie marittime

Federagenti sottoscrive polizza per dipendenti agenzie marittime e uffici brokeraggio

Redazione

GENOVA Nuova assicurazione Covid-19 per tutti i dipendenti delle agenzie marittime e degli uffici di brokeraggio. L'Ente Bilaterale Nazionale tra la Federagenti e le organizzazioni sindacali, ha infatti sottoscritto venerdì scorso la polizza assicurativa Covid-19 con Unisalute per la copertura di tutti i dipendenti delle agenzie marittime e degli uffici di brokeraggio aderenti a Federagenti e iscritti regolarmente all'Ente. La copertura assicurativa prevede una diaria di 100 euro al giorno in caso di ricovero, una quota una tantum di 3000 euro all'atto delle dimissioni dall'ospedale e una serie di servizi di assistenza post ricovero per il dipendente e per la sua famiglia. Il presidente Massimo Proglia ha fatto presente che i dipendenti di queste categorie godono già di un'assistenza sanitaria prevista dal contratto di lavoro attraverso al Cassa Mutua, che copre parte delle necessità sanitarie dei dipendenti comprese una quota delle cure dentali, con questa assicurazione si va ad aggiungere un importante tassello in un momento di grave difficoltà. Il vice presidente Filippo Gallo ricorda che l'Ente Bilaterale fornisce ormai da anni formazione continua ai dipendenti delle aziende del nostro settore consentendone una costante crescita professionale, oltre a ciò con il fondo di solidarietà che annualmente viene accantonato è stato possibile negli anni venire incontro alle esigenze di ricollocazione dei dipendenti travolti da crisi aziendali e quest'anno si è ritenuto opportuno dare una copertura assicurativa per poter far eventualmente fronte al contagio di questa tremenda epidemia. L'assicurazione ha decorrenza retroattiva dal 15 Marzo ed avrà valore fino al 31 Dicembre 2020.



Nuova assicurazione sanitaria Covid-19 per agenti e broker marittimi in Italia

L'Ente Bilaterale Nazionale tra la Federagenti e le Organizzazioni Sindacali ha sottoscritto venerdì scorso una polizza assicurativa ribattezzata Covid-19 con Unisalute per la copertura di tutti i dipendenti delle agenzie marittime e degli uffici di brokeraggio aderenti alla Federazione nazionale e iscritti regolarmente all'Ente. Lo rende noto Assagenti spiegando che la copertura assicurativa prevede una diaria di 100 euro al giorno in caso di ricovero, una quota una tantum di 3.000 euro all'atto delle dimissioni dall'ospedale e una serie di servizi di assistenza post ricovero per il dipendente e per la sua famiglia. Il presidente dell'Ente Bilaterale Nazionale, Massimo Proglia, ha fatto presente che i dipendenti di queste categorie godono già di un'assistenza sanitaria prevista dal contratto di lavoro attraverso la Cassa Mutua, che copre parte delle necessità sanitarie dei dipendenti comprese una quota delle cure dentali. Con questa assicurazione si va ad aggiungere un importante tassello in un momento di grave difficoltà. Il vicepresidente Filippo Gallo ricorda inoltre che l'Ente Bilaterale fornisce ormai da anni formazione continua ai dipendenti delle aziende del nostro settore consentendone una costante crescita professionale, oltre a ciò con il fondo di solidarietà che annualmente viene accantonato è stato possibile negli anni venire incontro alle esigenze di ricollocazione dei dipendenti travolti da crisi aziendali e quest'anno si è ritenuto opportuno dare una copertura assicurativa per poter far eventualmente fronte al contagio di questa tremenda epidemia. L'assicurazione ha decorrenza retroattiva dal 15 marzo ed avrà valore fino al 31 dicembre 2020.



Sea-Int: Il mercato container rischia una perdita fino a 23 miliardi di dollari nel 2020

Redazione

Milano - Duecentododici blank sailings e una perdita stimata di 23 miliardi di dollari nel 2020. Tanto potrebbe valere il danno economico causato a livello globale dal Covid-19 per l'industria dei container, secondo le previsioni di Sea-Intelligence, riportate nel suo report settimanale (Sunday Spotlight) dedicato al mercato di settore. La parabola negativa, in termini di capacità, come riportato nei giorni scorsi da ShipMag, è più evidente sulla rotta Asia-Europa, dove i membri di 2M Alliance (Maersk e Msc) hanno annunciato da giorni ai propri clienti che elimineranno per l'intero secondo trimestre il servizio AE1 / Shogun Asia Europa e il servizio AE20 / Dragon Asia Mediterraneo. A stretto giro, è stato poi annunciata anche la sospensione, nelle settimane dal 16 al 20 aprile, a fasi alterne, dei servizi AE6/Lion e AE7/Condor per Far East-Nord Europa. A cascata anche The Alliance ha annunciato che sono prevesite ulteriori blank sailings, portando le cancellazioni totali in aprile e nella prima settimana di maggio a sette per l'Estremo Oriente-Nord Europa (su un totale previsto di 25 partenze) e otto per l'Asia-Mediterraneo (su un totale previsto di 15). Numeri alla mano, i blank sailings complessivi riguardano 15 navi con una capacità totale di circa 235.000 teu. La società di analisi Alphaliner ha fatto anche notare che i servizi Asia-Med 'MD1' e 'MD2' sono diventati quindicinali con effetto immediato fino a metà maggio. 'Sulla rotta Asia-Europa si vedrà soprattutto nelle prossime 3-4 settimane una riduzione della capacità del 30% ha premesso Lars Jensen, analista di Sea-Intelligence -. Anche se i blank sailings consentono di ridurre i costi - ha aggiunto -, la variabile più importante è quella legata al livello dei noli. L'esperienza degli anni precedenti dimostra che un calo previsto del 10% genererà un costo di 6 miliardi di dollari per le compagnie nel 2020 e una perdita complessiva per l'industria di settore di 800 milioni di dollari. Se invece il crollo dei noli non verrà arginato tempestivamente, come è accaduto durante la crisi finanziaria del 2008, la perdita potenziale del settore salirà a 23 miliardi di dollari nel 2020'.



Sea-Int: Il mercato container rischia una perdita fino a 23 miliardi di dollari nel 2020"

20 APRILE 2020 - Redazione



Milano - Duecentododici blank sailings e una perdita stimata di 23 miliardi di dollari nel 2020. Tanto potrebbe valere il danno economico causato a livello globale dal Covid-19 per l'industria dei container, secondo le previsioni di Sea-Intelligence, riportate nel suo report settimanale (Sunday Spotlight) dedicato al mercato di settore. La parabola negativa, in termini di capacità, come riportato nei giorni scorsi da ShipMag, è più evidente sulla rotta Asia-Europa, dove i membri di 2M Alliance (Maersk e Msc) hanno annunciato da giorni ai propri clienti che elimineranno per l'intero secondo trimestre il servizio AE1 / Shogun Asia - Europa e il servizio AE20 / Dragon Asia - Mediterraneo. A stretto giro, è stato poi annunciata anche la sospensione, nelle settimane dal 16 al 20 aprile, a fasi alterne, dei servizi AE6/Lion e AE7/Condor per Far East-Nord Europa.

A cascata anche The Alliance ha annunciato che sono prevesite ulteriori blank sailings, portando le cancellazioni totali in aprile e nella prima settimana di maggio a sette per l'Estremo Oriente-Nord Europa (su un totale previsto di 25 partenze) e otto per l'Asia-Mediterraneo (su un totale previsto di 15).

Iscriviti alla newsletter

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

MI SCRIVO

L' International Association of Ports and Harbors istituisce un portale web per aiutare i porti ad affrontare la pandemia

Sarà anche preso in esame l'impatto della crisi sulle attività portuali. L' International Association of Ports and Harbors (IAPH) ha realizzato un portale internet specifico, all' indirizzo <https://sustainableworldports.org/world-ports-covid19-information-portal/>, sull' impatto che la pandemia di Covid-19 ha sull' attività dei porti mondiali, sito che include una sezione, regolarmente aggiornata, di frequenti domande su questo tema e un barometro settimanale sugli effetti economici che l' emergenza produce sui porti. L' associazione ha specificato che l' iniziativa è stata attuata a seguito delle richieste degli associati ed è stata realizzata attraverso il World Ports Sustainability Program (WPSP), il programma istituito nel 2017 dall' IAPH con lo scopo di supportare i porti nei propri piani di sostenibilità delle operazioni portuali, che ha creato un' apposita task force composta da alcuni dei massimi esperti mondiali con l' obiettivo di informare e guidare le autorità e gli utenti portuali nell' affrontare la crisi sanitaria. «Nello spirito di collaborazione internazionale che guida il World Ports Sustainability Program - ha spiegato il direttore generale della IAPH, Patrick Verhoeven - la task force e il portale informativo

sono stati istituiti per aiutare i porti di tutto il mondo a gestire le immense sfide che tutti devono affrontare con la pandemia globale di Covid-19. Usando il formato semplificato di cinque frequently asked questions - ha precisato Verhoeven - forniremo indicazioni sulle attuali migliori pratiche, sulle raccomandazioni complessive rivolte dal settore ai governi nonché informazioni utili regolarmente aggiornate». Le FAQ sono: qual è l' attuale stato operativo dei porti di tutto il mondo?; come armatore, dove posso trovare informazioni sui regolamenti portuali e sulle restrizioni?; come porto, dove trovo la guida operativa sulle migliori pratiche globali?; come porto, quale supporto dovrei richiedere al mio governo?; qual è l' impatto economico sul settore portuale globale? La task force effettuerà uno screening quotidiano delle informazioni sulla base dei rapporti comunicati dai singoli porti, dalle associazioni portuali, dalle organizzazioni marittime, dai governi, dalle autorità regolatorie internazionali e dai mezzi di informazione specializzati. La task force sarà guidata da Tessa Major, vice presidente dell' IAPH per l' America Centrale e Meridionale e direttrice per le Attività internazionali e l' innovazione del porto brasiliano di Açú, e comprende esperti e professionisti provenienti dai porti di Açu, Anversa, Busan, Felixstowe, Guangzhou, Londra, Los Angeles e Rotterdam e dalla Maritime Street, una società di consulenza specializzata nella logistica digitale. L' impatto della crisi sulle attività portuali sarà evidenziato con il barometro settimanale elaborato da due economisti portuali di fama internazionale: il professor Theo Notteboom (Shanghai Maritime University, Ghent University e University of Antwerp) e il professor Thanos Pallis (University of the Aegean e Universidad de Los Andes).



Informazioni Marittime

Focus

Guardia Costiera a tutto campo contro il Covid-19

Il Corpo impegnato in questi giorni nel sostegno all' approdo delle navi da crociera, all' affiancamento delle forze di Polizia ed al supporto alle comunità isolane

In queste settimane d' emergenza, gli uomini e le donne della Guardia Costiera sono stati chiamati a svolgere il proprio ruolo in situazioni complesse e inedite. In diverse occasioni, secondo le direttive della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno garantito alle navi da crociera battenti bandiera italiana, di ritorno nei porti nazionali , approdi idonei per lo sbarco in sicurezza degli equipaggi e dei passeggeri ancora presenti a bordo, in sintonia con le autorità di sistema portuali e con le Autorità locali. Ma non solo. A seguito delle misure messe in atto dal governo per il contenimento del contagio da coronavirus, in numerose realtà territoriali, il Corpo è stato inserito nei dispositivi di ordine pubblico, lavorando quotidianamente al fianco delle forze di Polizia per il rispetto delle disposizioni che limitano gli spostamenti, in particolare da e per le isole, e in molte realtà portuali. Molti, inoltre, gli interventi operativi sul territorio italiano nel quadro del dispositivo di protezione civile nazionale. Non manca il costante supporto alle comunità isolane, pochi giorni fa, la motovedetta CP 324 di Lampedusa ha permesso al direttore del poliambulatorio locale e a due sanitari dell' A.S.P. di Palermo, di raggiungere l' isola di Linosa per effettuare delle visite mediche finalizzate al contenimento dell' attuale emergenza epidemiologica.

