



il Messaggero Marittimo

www.messaggeromarittimo.it

SUPPLEMENTO MENSILE
APRILE 2020



CROLLATO PONTE SUL MAGRA INFRASTRUTTURE ITALIANE KO

anno LXIX - n. 4/2020 - sped. abb. post. Decreto Legge: 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/L1/000

www.sisam.it



SISAM
WE DELIVER



SHIPPING AGENCY | PROJECT AND BREAK BULK CARGO | BULK LIQUID | LOGISTICS LOGISTICS AND WAREHOUSING



APRILE 2020

il Messaggero Marittimo

S O M M A R I O

- 5** **Crolla il ponte sul fiume Magra**
- 6** **Collegamento stradale di Fercam dalla Cina**
- 7** **Intervento di Federico Barbera su porti e logistica**
- 9** **Covid-19: note di Fedespediti e Federagenti**
- 10** **Nicolini (Confetra): luci e ombre sul DI Credito**
- 11** **Misure di Assologistica per fronteggiare la crisi**
- 14** **Torna operativa a Trieste la ferrovia asburgica**
- 15** **Cepim al vertice in Italia e in Europa**
- 16** **Porto Canale Cagliari, i tempi si allungano**
- 17** **Per il microtunnel di Livorno trascorsi 16 anni**
- 19** **Servizi ai passeggeri a Olbia - Convenzione Bari-Sogesid**
- 20** **Civitavecchia e Gaeta cercano traffici**
- 21** **AdSp dello Stretto approva rendiconto**
- 22** **Movimento merci a Venezia -10,5% e Piombino -11%**



EVERGREEN LINE

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (ITALY) S.p.A. AS AGENT:

57122 Livorno - Scali Cerere, 9 - Tel. 0586 413111 - Fax 0586 413112 - e-mail: services@evergreen-shipping.it

Servizio ADL - Adriatic Levant Service				Frequenza SETTIMANALE
VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS	
YANKI A	0467-016E	TRIESTE	8-5-20	Koper, Pireo, Dekheila Alessandria, Limassol, Beirut, Izmir
		VENEZIA	9-5-20	
		RAVENNA	11-5-20	
		ANCONA	13-5-20	
STADT DRESDEN	027E	TRIESTE	15-5-20	
		VENEZIA	17-5-20	
		RAVENNA	18-5-20	
		ANCONA	20-5-20	
AS CAROLINA	0469-016A	TRIESTE	23-5-20	
		VENEZIA	24-5-20	
		RAVENNA	25-5-20	
		ANCONA	27-5-20	

Servizio BEK2 - Phoenician Express Service				Frequenza SETTIMANALE
VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS	
EVER STRONG	090E	TRIESTE VENEZIA	11-5-20 ---	Rijeka, Koper, Marsaxlokk, Damietta, Suez Canal, Jeddah, Port Klang, Shekou, Shanghai, Ningbo, Pusan
APL TURKEY	6AE1MA	TRIESTE VENEZIA	18-5-20 ---	

Servizio MD2 - Asia-Mediterranean Services 2				Frequenza SETTIMANALE
VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS	
COSCO DENMARK	035E	LA SPEZIA	8-5-20	Fos Sur Mer, Valencia, Pireo, Suez Canal, Jeddah, Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Yantian
		GENOVA	10-5-20	
TITAN	0436-018E	LA SPEZIA	22-5-20	
		GENOVA	24-5-20	
TAMPA TRIUMPH	0437-016E	LA SPEZIA	29-5-20	
		GENOVA	31-5-20	

Servizio PSI - Piraeus - South Italy Feeder Service				Frequenza SETTIMANALE
VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS	
BF LUCIA	0220-122E	ANCONA	---	Pireo
		BARI	14-5-20	
BF LUCIA	0221-123E	ANCONA	15-5-20	
		BARI	16-5-20	
BF LUCIA	0222-124E	ANCONA	21-5-20	
		BARI	22-5-20	

Servizio MEX1 - Mediterranean Express Service 1				Frequenza SETTIMANALE
VESSEL NAME	VOY	ETA	DESTINATIONS	
CMA CGM COLUMBA	62E1MA	GENOVA	7-5-20	Marsaxlokk, Beirut, Jebel Ali, Port Klang, Xiamen, Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore
CMA CGM CENTAURUS	64E1MA	GENOVA	15-5-20	

Per noli e informazioni rivolgersi alle AGENZIE:

EVERGREEN SHIPPING AGENCY (ITALY) S.p.a

GENOVA tel.010 531311
MILANO tel.02 62699041

e-mail: gna@evergreen-shipping.it
e-mail: mln@evergreen-shipping.it

TRIESTE tel.040 3476231
VENEZIA tel.041 5381288

e-mail: trs@evergreen-shipping.it
e-mail: vns@evergreen-shipping.it

SUBAGENZIE: Taranto - tel. 099 2316151 - Napoli - tel. 081 5524928 - Ancona - tel. 071 2270600 - La Spezia - tel. 0187 76441 / 0187 764571 - Civitavecchia - tel. 0766 366355

Crolla il ponte di Albiano due veicoli rimasti coinvolti

MASSA CARRARA – È crollato il ponte di Albiano, in provincia di Massa Carrara, che collega Santo Stefano di Magra con il comune toscano.

Il crollo è avvenuto intorno alle 10,30 dell'8 Aprile e sul posto si sono subito recati i Vigili del Fuoco.

Il ponte stradale crollato sul fiume Magra è al confine tra Liguria e Toscana, in località Albiano Magra (Massa Carrara), lungo una strada provinciale che collega la bassa Val di Vara con la Val di Magra (La Spezia). Due veicoli in transito sono rimasti coinvolti dal crollo. Si tratta di due furgoni precipitati sul letto del fiume e rimasti sopra la carreggiata collassata.

C'è un ferito trasportato in codice giallo all'ospedale in seguito al crollo del ponte. E' il conducente di un furgone.

Un altro autista sempre di un furgone è invece rimasto praticamente illeso a parte lo choc. Nel frattempo la Protezione Civile della Liguria ha già contattato i colleghi toscani per offrire il proprio supporto dopo il crollo del ponte di Albiano, offrendo aiuto tramite il polo di Santo Stefano Magra dalla colonna mobile di Protezione Civile ligure.

La ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, sta seguendo la vicenda riguardante il crollo del ponte sul fiume Magra, ad Albiano nel



Il ponte di Albiano crollato sul Magra

comune di Aulla (MS). Ha contattato il sindaco Roberto Valettini, per accertarsi delle condizioni di salute della persona coinvolta che, stando alle informazioni, sembra avere riportato lievi ferite (codice giallo in ospedale).

La ministra ha inoltre chiesto immediatamente una dettagliata relazione ad Anas, la società che nel 2018 è diventata gestore dell'ex strada provinciale 70, acquisendo la gestione dalla Provincia di Massa Carrara.

Confindustria Spezia invia un progetto alla De Micheli per realizzazione di una nuova viabilità temporanea

LA SPEZIA – Progetto viario dopo il crollo del ponte ad Albiano Magra. Confindustria La Spezia, nel continuare a manifestare sconcerto per il crollo del ponte, per la gravità dell'accaduto e al di là delle considerazioni sulle responsabilità da accertare, è non solo fortemente interessata a capire quali saranno le soluzioni per dare risposte certe e immediate alle esigenze sia dei cittadini sia delle attività economiche del territorio che si estende dalla piana di Ceparana-Pian di Follo all'area logistica del porto e al casello autostradale di Santo Stefano di Magra, ma si fa carico di una proposta che si fonda su tre aspetti fondamentali: velocità di esecuzione, contenuto costo di realizzazione, non coinvolgimento di proprietà private in un'opera che insisterebbe solo su proprietà pubbliche.

La proposta è stata inviata, a firma del presidente Mario Gerini, alla ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli, al presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, al presidente Regione Liguria Giovanni Toti, al presidente della Camera di Commercio Riviere Liguria, Luciano Pasquale e al presidente Salt Fabrizio Larini.

Confindustria La Spezia, nella consapevolezza che i tempi per la realizzazione di un nuovo ponte, anche se di natura temporanea, saranno talmente lunghi da far temere sulle possibilità di molte attività economiche di sopravvivere a que-



sta ulteriore difficoltà, propone alla ministra di considerare l'opportunità di chiedere alla Concessionaria autostradale la "Realizzazione di una nuova viabilità temporanea". A tal fine allega lo studio di fattibilità dell'ingegner Graziano Testa sulla base di ipotesi preventivamente analizzate, proponendo nel tratto di competenza Salt, di realizzare quanto segue:

Lato Albiano Magra: costruzione di una rampa di collegamento all'autostrada (corsia sud) in prossimità del cimitero di Albiano Magra, dove per eseguire il collegamento all'autostrada occorre realizzare una rampa lunga 180 metri che supera un dislivello di 6 metri con pendenza media del 3%;

Lato Santo Stefano Magra: collegamento dell'area parcheggio denominato "Santo Stefano Ovest" con la viabilità comu-

nale di via Carducci (subito dopo il cavalcavia dell'autostrada a margine dell'azienda agricola "Il Noce" sui terreni di proprietà di Salt spa (identificati da foglio. 2 mappale 654 del Comune di Santo Stefano di Magra). In questo punto, per eseguire il collegamento all'autostrada occorre realizzare un breve tratto di strada lunga 190 metri che supera un dislivello di circa 3,50 metri con pendenza media del 1,85%.

Ricordato comunque che già in passato Confindustria La Spezia aveva evidenziato la necessità di interventi infrastrutturali che fossero adeguati alle necessità dei cittadini e delle attività economiche, oggi chiede al Governo di attivare procedure analoghe a quelle adottate per la ricostruzione del ponte Morandi di Genova in attesa delle risposte da Regione Toscana e

Regione Liguria sulle immediate attivazioni di iniziative speciali finalizzate a ridurre i disagi della popolazione e idonee ad assistere le attività produttive nei Comuni interessati dal crollo del ponte.

Nella lettera Confindustria La Spezia illustra alla ministra quale importanza avesse il ponte di Albiano che saldava i territori spezzino e lunigianese con valenza sovra regionale al servizio di una popolazione di oltre 38 mila residenti. Negli ultimi anni la sua importanza era peraltro e talmente cresciuta da assumere una funzione cruciale per il collegamento con la città capoluogo e la valle del Magra, anche per le criticità e i conseguenti lavori ancora in corso per la messa in sicurezza della strada Provinciale della Ripa.



ISS PALUMBO

www.iss-palumbo.com
tel. 0586 222222

Fercam ha istituito un collegamento stradale dalla Cina che collega i siti con destinazioni europee e italiane

BOLZANO – L'emergenza Coronavirus ha messo a dura prova anche tutto il settore dei trasporti da e verso la Cina, costringendo gli operatori del settore a individuare soluzioni alternative ai trasporti aerei e marittimi, anche in considerazione della notevole domanda di trasporti registrata nelle ultime settimane.

Fercam, operatore altoatesino di trasporti e logistica, da molti anni attiva nei trasporti aerei e marittimi da e verso la Cina nonché con il proprio servizio intermodale terrestre ferrovia strada, la "Euro - Asian Landbridge", ha istituito ora un collegamento interamente stradale che collega tutti i siti produttivi cinesi con le varie destinazioni europee e italiane.

"A fronte di una domanda crescente di trasporti dalla Cina, dove la produzione nelle scorse settimane ha ripreso gradualmente, i noli aerei sono aumen-

tati notevolmente anche per la scarsa disponibilità di aerei cargo e per il molto lavoro accumulatosi nelle ultime settimane per l'emergenza sanitaria; il servizio intermodale Landbridge registra tempi di prenotazione dei treni molto lunghi per la disponibilità limitata di operatori ferroviari che effettuano questo servizio. Il trasporto tramite container marittimi ha transit time molto lunghi che per certe tipologie di prodotto non sono assolutamente adeguati," afferma Hans Splendori, direttore vendite FTL.

Il servizio tutto strada avviato da Fercam è limitato ai carichi completi di 20 tonnellate ed è destinato in particolare ai settori merceologici dell'automotive, elettrocomponentistica e macchinari, nonché ai tanto necessari prodotti medico-sanitari e richiesti su tutto il mercato europeo, che ora possono



Mezzo della Fercam in esercizio

transitare in tutta sicurezza senza più essere soggetti all'elevato rischio di blocchi o sequestro dei carichi nei paesi di transito.

Per garantire massima sicurezza del servizio le rotte sono state accuratamente individuate e ci si avvale della cooperazione di operatori locali di comprovata esperienza e conoscenza delle peculiarità del territorio.

Tutti i trasporti sono comunque assicurati all'risk.

I tempi di percorrenza del servizio trasportistico tutto strada variano dai 15 ai 17 giorni a seconda del tempo impiegato ai confini dei vari paesi attraversati; oltre all'affidabilità e sicurezza del servizio uno dei maggiori vantaggi dell'alternativa tutto camion in questo momento è sicuramente la notevole riduzione del costo rispetto al trasporto aereo nonché più competitivo anche rispetto al trasporto ferroviario. "I carichi completi dalla Cina attraversano il Kazakhstan, Russia, Bielorussia, Polonia e

giungono in Germania, dove noi li prendiamo in consegna per procedere con lo sdoganamento una volta giunti sul territorio nazionale. Siamo molto soddisfatti di essere riusciti a individuare e rendere operativa in pochissimo tempo questa soluzione alternativa praticabile in un momento di grave crisi dell'economia. A conferma della necessità di essere in grado di offrire un'alternativa al trasporto aereo e marittimo molti clienti già ci hanno confermato il loro concreto interesse per il tutto strada dalla Cina," conclude Hans Splendori.

Per le tradizionali spedizioni aeree e marittime nonché servizio Euro Asian Landbridge Fercam è operativa in collaborazione con il proprio corrispondente in loco da tutti i maggiori porti aeroporti e terminal ferroviari che hanno ripreso la loro attività dopo l'imposto Lockdown del mese di febbraio e di parte di marzo imposto dalle autorità del luogo.

Il Dipe ha dimenticato porti, logistica e settore marittimo

ROMA – Il Dipe dimentica porti, logistica e settore marittimo. Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio, nei giorni scorsi ha reso nota la proposta "L'Italia e la risposta al Covid-19". Ma l'economia del mare non c'è. Lo segnala Federlogistica-Contrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio.Federlogistica

"Leggendo quello studio che ha come obiettivo di rafforzare il ruolo del Cipe, appare sconcertante come una realtà così importante abbia predisposto uno studio senza prendere in considerazione porti, logistica e settore marittimo", dichiara il presidente di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo.

"Nelle ben 150 pagine del documento c'è un'articolata analisi, con tanto di proposte normative che riguardano il settore autostradale e quello aeroportuale, non una sola riga è stata dedicata alla crisi del settore marittimo (basti pensare a quelli crocieristico e dei collegamenti con le isole), al tema delle concessioni portuali che hanno per lo meno la stessa dignità di quelle autostradali – precisa Merlo – Anche sulla semplificazione amministrativa l'elaborato for-



Luigi Merlo

mula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale".

"In tema di procedure per l'accelerazione delle opere pubbliche non vengono citate le opere marittime e neppure, ad esempio, i dragaggi. La logistica inoltre ha bisogno di opere fondamentali nel settore ferroviario e stradale – prosegue il presidente di Federlogistica – La Blue economy in Italia vale quasi 50 miliardi di euro, più del 3% del Pil, con 900mila occupati. Senza pensare agli effetti sul settore della cantieristica, altra dimenticanza dello studio Dipe".

"Penso che chi ha redatto lo studio dovrebbe giustificare tali dimenticanze e rimediare prontamente"



Portualità, shipping e logistica pagano a caro prezzo la capacità di risolvere da soli i problemi del settore

LIVORNO – Portualità, shipping e logistica pagano a caro prezzo, si legge in un contributo redazionale inviato al nostro quotidiano dal presidente di Fise Uniport Federico Barbera. “Affido a chi avrà la pazienza di leggermi, una serie di riflessioni sulla situazione del settore Economia marittima che, forzatamente, coinvolgono anche aspetti generali sul nostro paese, maturate in questo (lungo) periodo di clausura forzata che non lascia spazi a niente di mistico o metafisico. Scrivere è un ritorno per me alla normalità, dopo tante video

Ma questa volta è diverso.

Questa crisi, disumana, ma sicuramente causata da comportamenti improvvidi degli uomini, e l'intero settore non riuscirà a superarla se non attraverso uno sforzo comune che coinvolga tutte le forze responsabili (nel senso di competenti) ed anche, soprattutto, di quelle irresponsabili (nel senso di mancanti di cultura specifica).

Tutti, noi per primi e la politica non per ultima, dovrebbero prendere atto di una banale, per la sua evidenza, verità: il sistema di trasferimento delle merci da un continente all'altro, l'interscambio di materie prime e prodotti finiti, la globalizzazione insomma, dipendono in maniera indissolubile ed ancora per almeno un secolo imprescindibile, dal mondo dell'Economia marittima e dei trasporti ad esso collegati.

Economia e finanza si sono occupati di questo mondo dal proprio egoistico punto di vista in occasione della crisi dei dazi, dando ovviamente per scontato che i problemi specifici, veri, derivanti dalla crisi, porti, armatori e operatori logistici se li sarebbero risolti da soli (come, in vero, è stato).

Il problema è di complessa struttura, con coinvolgimenti della finanza, dello sviluppo tecnologico, delle infrastrutture, dei rapporti industriali, della gestione aziendale, della tutela della concorrenza, della sicurezza (intesa come “safety” e come “security”), delle necessità di approvvigionamenti strategici per il mantenimento dell'economia di un paese e della tenuta del suo sistema e dell'ambiente (problema che ho



Una veduta del porto di Livorno

lasciato volutamente per ultimo perché colpisca chi ha la pazienza di leggermi e si possa stampare bene in mente l'argomento).

Per i poteri decisionali, di ogni livello di responsabilità politica, con conoscenze formatesi su Wikipedia, mai approfondite e fidandosi delle risposte che di volta in volta vengono fornite, ma non diffidando, come Kant suggerisce, del fatto che non esistono risposte giuste ad una domanda sbagliata, è impossibile occuparsi in maniera concreta ed efficiente della soluzione dei problemi.

Si fidano sempre dell'impressione, quasi sempre positiva, della correttezza della presentazione da parte dei lobbisti di problemi, a condizione che siano già corredati di soluzioni. Sull'ultimo milleproroghe si è consumata un'opera buffa con presentazione di emendamenti, ritirati e poi riproposti per essere nuovamente ritirati (uno addirittura ritirato prima di essere presentato) ad opera di forze di sinistra, destra e centro. Ora siamo di fronte ad una ennesima e pericolosissima sottovalutazione del problema: anzi alla negazione che il settore marittimo abbia dei problemi: non vi è traccia di

Economia marittima nel Documento del Dipe, Dipartimento e la programmazione e il coordinamento della Politica Economica della Presidenza del Consiglio.

Questo non è un problema di settore solamente. Questo è un disastro per l'economia del paese visto che è molto presumibile che il settore verrà escluso o minimizzato negli interventi del Decreto Aprile e la molto probabile assenza di esperti di settore.

Certo anche su questo occorre chiarezza, magari facendoci aiutare dall'accademico della Crusca sul vero significato della parola Esperto. L'etimologia della parola non lascerebbe dubbi visto che deriva da “Esperire”, il cui significato è molto più vicino al fare concreto che al conoscere teorico. Facciamo così, pensiamo un attimo se come guardia del corpo dovessimo assumere un esperto d'armi: favoriremmo il candidato che conosce in maniera approfondita l'importanza del passaggio da revolver ad avancarica a revolver a retrocarica nella storia del West o al candidato che con un revolver, comunque caricato, colpisca un bersaglio in movimento a 15 metri almeno due volte su tre.



Federico Barbera

conferenze concessemi dall'armistizio che ho dovuto firmare con le tecnologie, mai amate ed in vero mai completamente accette fino in fondo.

Partiamo da una amara considerazione sul comparto: portualità, shipping e logistica in generale, pagano a caro prezzo uno scotto derivante dalla loro capacità di risolvere in maniera autonoma e a costo zero, i problemi di settore.

Soprattutto i porti, come ebbe modo dire, sfogandosi, Alessandro Giannini, amato amico come pochi altri, ed allora presidente di Assiterminal, di fronte all'incapacità di comprendere fino in fondo ciò che gli stavamo spiegando, di un vice presidente di Confindustria, al quale rivolgemmo la nostra richiesta di supporto ad una esigenza della portualità italiana. Ovviamente, il membro della Giunta, non comprendendo ci negò il suo aiuto.

I porti, intesi come insieme indissolubile di imprese e di lavoratori, hanno sempre trovato in se stessi la forza di andare avanti e superare le crisi che di volta in volta si sono presentate, fossero esse prodotte da recessioni, dalla finanza, dalla politica o da qualsiasi altro accidente che ci è capitato negli anni.



LOGWIN
Your Logistics.



Mastering the Logistics
Challenges of a Faster
Moving World

Logwin Air + Ocean Italy S.r.l. - Caleppio di Settala - Milano
Tel. 02 2169-161 - E-mail: info.airandocean@logwin-logistics.com

1921



Ignazio Messina & C.

SERVIZI REGOLARI DI LINEA

CONTENITORI, ROTABILI, CARICHI CONVENZIONALI

PARTENZE DA: **GENOVA** e **SALERNO** per:

LIBIA	TRIPOLI MISURATA	decadale
MALTA	MALTA	settimanale
ALGERIA	ALGERI	decadale
TUNISIA	TUNISI	settimanale
LEVANTE	ALEXANDRIA - BEIRUT	decadale
ARABIA SAUDITA	JEDDAH	settimanale
MAR ROSSO	AQABA GIBUTI	quattordicinale decadale
serviti via "feeder" Jeddah	PORT SUDAN MASSAWA* HODEIDAH* ADEN*	settimanale
GOLFO ARABICO INDIA PAKISTAN	BANDAR ABBAS ABU DHABI JEBEL ALI DAMMAM* KUWAIT* BAHRAIN* MUSCAT* DOHA* KARACHI* UMM QASR* NHAVA SHEVA** MUNDRA** AL JUBAIL* BUSCHER* KHORAMMSHAR* BANDAR IMAN KHOMENI*	quattordicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali ** serviti via "feeder" Abu Dhabi		
AFRICA OCCIDENTALE	DAKAR ABIDJAN LAGOS TAKORADI TEMA	quindicinale
EST - SUD AFRICA	MOMBASA DAR ES SALAM MAPUTO DURBAN NACALA * CAPE TOWN ** MOGADISCIO*	quindicinale
* serviti via "feeder" Jebel Ali serviti via "feeder" Durban		

PER I PORTI DI ALGERIA E AFRICA OCCIDENTALE SERVIZIO FEEDER VIA GENOVA

Per le date di partenza ed ulteriori informazioni consultare il sito INTERNET:

www.messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
GENOVA:
Tel. 010 53961
Fax 010 5396264
info@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
MODENA:
Tel. 059 351381
Fax 059 357719
modena@messinaline.it

IGNAZIO MESSINA & C.
NAPOLI:
Tel. 081 963461
Fax 081 9634699
napoli@messinaline.it





La presidente di Fedespedi Silvia Moretto

Fedespedi: crisi di liquidità la logistica non è una banca

MILANO – La logistica non è una banca, e nelle attuali condizioni il sistema logistico non potrà garantire a lungo la propria attività al servizio dell'economia del Paese. Alle gravi difficoltà operative dovute al congestionamento dei nodi logistici si aggiunge una crisi di liquidità finanziaria che rischia di minare l'attività delle imprese del settore della supply chain.

Questo l'allarme che arriva da Fedespedi e dal presidente, Silvia Moretto: "L'emergenza Coronavirus ha confermato la strategicità del settore della logistica, delle spedizioni e del trasporto merci che vale il 9% del Pil nazionale.

Anche in questa congiuntura eccezionale di sospensione delle attività non essenziali – prorogata con un nuovo Dpcm fino al 13 Aprile – la supply chain continua con senso di responsabilità a lavorare al servizio dell'economia del Paese in base a quanto disposto dai decreti governativi, ma non può sostenere interamente gli oneri del lockdown. Siamo riconosciuti tra le attività essenziali ma non ci sono le condizioni per poter garantire il nostro servizio".

Come abbiamo già denunciato – prosegue Moretto – è necessario che il Governo chiarisca che l'attività di magazzino è consentita per tutte le imprese, anche quelle in cui il processo produttivo è fermo. Questo è fondamentale perché i nostri operatori possano proseguire le attività di consegna e ritiro della merce: gli hub portuali e aeroportuali sono vicini al livello di capacità massima di contenimento dei container.

Se raggiungiamo il livello di saturazione scatteranno ulteriori oneri a carico della merce. A questo si aggiunge la preoccupazione per la crisi di liquidità finanziaria che ha già gravi conseguenze sui bilanci aziendali. Le imprese clienti chiedono dilazioni di pagamento e delle scadenze che noi non possiamo accordare. Siamo operatori della logistica e non istituzioni di credito e non possiamo lavorare senza essere remunerati".

Moretto aggiunge: "I dati analizzati dal Centro Studi Fedespedi mostrano una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% nel 2020. La contrazione degli scambi commerciali, inoltre, impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica. Come evidenziato dal Centro Studi di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel 2020 si prevede una contrazione dei volumi di merce movimentata del 20 – 25%.

È assolutamente necessario che le imprese nostre clienti paghino i servizi che hanno attivato con noi e che abbiamo portato a termine anche in questa congiuntura eccezionale, come previsto e nelle condizioni richieste dalle disposizioni governative. Già sono calcolati oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti (Centro Studi Confetra) che stanno mettendo a rischio la sopravvivenza delle nostre imprese nel breve termine. Il nostro è un settore labour intensive che impiega 50.000 addetti: le aziende devono, innanzitutto, essere in grado di pagare il lavoro delle persone, che continuano ad alimentare ogni giorno la circolazione delle merci nel nostro sistema paese".

"Rivolgiamo, quindi, un appello alle nostre imprese clienti per invitarle a non scaricare sul nostro comparto gli oneri del lockdown, consapevoli della difficoltà che questa emergenza comporta per tutto il tessuto economico del Paese. Chiediamo al Governo, inoltre, di fornire al settore tutte le garanzie operative e finanziarie perché le imprese possano proseguire la propria attività", conclude Moretto.

Federagenti: rispettare le leggi vale anche per le navi e porti

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



Gian Enzo Duci

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 – 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.



visita il nostro sito:

www.sigillidisicurezzaonline.it

Sigilli - Buste - Borse -
Nastri - Etichette -
Prodotti RFID and more...

Il presidente di Confetra Nicolini sul DI Credito: ci sono luci e ombre

ROMA – Luci e ombre sul DI Credito. Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, approva le misure prese dal Governo con il decreto per quanto riguarda le risorse messe in campo, ma un po' meno per gli strumenti che dovranno attuarle.

"Sulle modalità attuative relative all'accesso alla liquidità, si gioca tutta la sfida di questo Provvedimento, e con esso del Paese" esordisce il presidente di Confetra.

"Le cifre – aggiunge Nicolini – sono poderose: 400 miliardi di euro tra garanzie pubbliche sui prestiti, sostegno alle esportazioni ed ulteriore differimento dei pagamenti di imposte e contributi. Sommati agli altri 350 miliardi del Cura Italia, ammortizzatori sociali compresi, determina il più importante intervento europeo contro la crisi economica provocata dal Covid-19. 750 miliardi di euro equivalgono alla metà del PIL

italiano, per dare un ordine di grandezza".

Fin qui le luci. Le ombre derivano invece dai tempi operativi e dalla concreta erogazione dei prestiti bancari garantiti dallo Stato. "Noi che facciamo impresa, sappiamo che un prestito bancario anche di pochi milioni, ingenera una istruttoria che può durare anche due o tre mesi. Al Sistema produttivo italiano le risorse servono, invece, entro le prossime due tre settimane, altrimenti si rischia una ecatombe economico sociale. Abbiamo sottoscritto già la scorsa settimana il Protocollo con ABI per l'anticipazione della CIG, abbiamo in corso un Tavolo di confronto con CDP sul tema dei ritardati pagamenti, e abbiamo sottoscritto anche una intesa con MCC. Il fattore tempo è tutto".

"E poi – aggiunge Nicolini – segnalo la necessità di ragionare su qualche intervento che impatti anche sul conto economico delle imprese, a partire dalle defiscalizzazioni sul costo del lavoro. Abbiamo fatto al Governo una proposta sem-



Guido Nicolini

plice: consentiteci fino a fine 2021 la riduzione del 40% degli oneri fiscali e contributivi sul costo del lavoro, e noi ci impegniamo a mantenere la piena occupazione, pena la restituzione delle risorse. Per il nostro Settore, labour intensive per eccellenza, una simile norma necessiterebbe di una copertura di circa 7 miliardi di euro: l'1% di quanto complessivamente stanziato dal Governo. E sarebbe addirittura più utile di un prestito bancario. Lo abbiamo messo per iscritto: con una contrazione media prevista del 20% dei volumi su base annua, vanno in fumo 18 miliardi di fatturato nel nostro Settore, l'equivalente di 300 mila posti di lavoro. Concentriamoci su questo".

Nel settore autotrasporto registrate perdite del 90%



Autotrasporto al lavoro nei porti

ROMA – "Nell'autotrasporto perdite fino al 90% e nelle autostrade ormai vedi solo motrici: i Tir consegnano la merce e poi tornano vuoti, non riescono più a controbilanciare il viaggio di andata con quello di ritorno. Il settore dei trasporti, che fino ad alcune settimane fa in qualche modo resisteva, sta pericolosamente frenando". L'allarme è del vice presidente di Confcommercio e Conftrasporto Paolo Uggè, che parla di un calo medio dei fatturati oltre del 60%, con punte del 90%, e di interi settori fermi. "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".

Secondo le rilevazioni di Conftrasporto, con la chiusura di molti stabilimenti produttivi del nord Italia, si è anche invertita la direzione dei traffici: si va dalle regioni meridionali a quelle settentrionali per trasportare generi alimentari, ma poi le motrici dei Tir tornano vuote a destinazione, con una conseguente perdita per le aziende di autotrasporto. A tutto questo si aggiungono le lettere recapitate ai fornitori da diversi committenti che preannunciano lo slittamento dei pagamenti anche di 12 mesi, e il fatto che la proroga della validità delle patenti e revisioni scadute vale solo in Italia, con il rischio per chi effettua trasporti internazionali, anche all'interno della sola Ue, di vedersi appioppare multe salatissime, se non addirittura il fermo del mezzo.

"La difficoltà a viaggiare per e dall'estero, continua Uggè, ha generato una sorta di autarchia obbligatoria: ormai si transita prevalentemente entro i confini di ogni singola nazione, anche all'interno della sola Ue, mentre a oggi le nostre imprese non sanno quali saranno, se ci saranno, i permessi di circolazione nel periodo di Pasqua sul territorio nazionale. Se andiamo avanti così, con misure che ormai stanno bloccando le attività del Paese, corriamo fortemente il rischio di forme autogestite di protesta che potrebbero arrivare a un fermo generale dell'autotrasporto anche per i settori indispensabili", avverte concludendo il vicepresidente di Conftrasporto Paolo Uggè.



Tecnici della distribuzione
per gomma naturale e lattice



SINTA SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

UNI EN ISO 9001:2015



OPERATORE ECONOMICO AUTORIZZATO
AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR (AEO)

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888718 ric. aut. - Fax 0586 899121
e-mail: sinta@sinta.trade - web: www.sinta.trade

Misure di Assologistica per fronteggiare la situazione al termine dell'emergenza, sono poche ma sostanziali

MILANO – Poche, ma sostanziali misure per fronteggiare la situazione al termine dell'emergenza, sono state proposte da Assologistica al Governo.

Sebbene l'impegno (per non dire lotta) per contenere e risolvere l'emergenza sanitaria generata dal Coronavirus sia ancora in atto, tuttavia l'Associazione ritiene opportuno iniziare a pensare a come affrontare concretamente il dopo-evento, che – come tutti sappiamo – metterà a dura prova la tenuta economica del nostro Paese e, conseguentemente, anche del settore della logistica e del trasporto merci. Un settore il cui valore supera i 110 miliardi di euro, con un'occupazione che sfiora un milione di addetti e che svolge un ruolo strategico per lo sviluppo industriale e commerciale, garantendo consumi, distribuzione, approvvigionamento, import ed export e producendo benefici a consumatori, cittadini e famiglie, e al sistema imprenditoriale nel suo complesso. Di questa strategicità, del resto, hanno finalmente tutti preso atto nel corso di questa pandemia.

Dal primo istante in cui le autorità di Governo hanno impartito le direttive a tutela della salute pubblica e di quella dei lavoratori, Assologistica ha informato e aggiornato i propri associati mediante un puntuale servizio di domande e risposte per affrontare in presa diretta l'adozione delle misure governative, compresa la raccomandazione di adozione del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, firmato dalle parti sociali sotto l'egida del Governo.

Il settore sta affrontando un aggravio di costi, oltre a un calo dei volumi dalle proporzioni allarmanti e che si prevede debba crescere ancora, anche a seguito del prolungamento nel tempo delle misure di contenimento del contagio. La continuità aziendale di moltissime imprese è in grave pericolo e con essa la relativa base occupazionale.

Assologistica vuole dare il proprio contributo per il bene del Paese e del settore: per questo intende presentare a Governo e Parlamento alcune proposte valide per il settore (rappresentato dai codici Ateco 49-50-51-52-53-89.92). Il tutto nella consapevolezza che occorra una terapia d'urto forte e pro-

lungata nel tempo, anche se basata su pochi essenziali interventi, qui sotto riassunti.

Decontribuzione straordinaria per abbattere il costo del lavoro e mantenere l'occupazione:

Assologistica chiede una riduzione straordinaria del 40% dell'aliquota contributiva IVS (Invalidità, Vecchiaia, Superstiti) a carico dell'azienda con decorrenza dal 1/4/2020 fino a tutto il 31/12/2021 a condizione che l'impresa mantenga fino a tale data almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza



Andrea Gentile

alla data dell'1/2/2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo indeterminato ed esclusi gli apprendisti. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.

Credito di imposta sugli acquisti di Dpi (Dispositivi per la protezione individuale):

Assologistica chiede il riconoscimento di un credito di imposta del 50% sul costo di acquisto sostenuto e documentabile da parte dell'azienda dei Dpi necessari ai lavoratori, in applicazione delle misure previste dal protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro. I costi ammessi al credito di imposta sono quelli sostenuti con decorrenza 1/3/2020 e fino al 31/12/2021.

Riconoscimento immediato per la logistica dello status di "Servizio pubblico essenziale"

con relativa applicazione delle norme della Legge n. 146/90 e successive modificazioni per tutta la durata di permanenza dello stato di emergenza, così come da delibera del Consiglio dei ministri del 31/1/2020. Una norma di questo tipo (a onere zero per lo Stato) potrebbe generare un effetto mediatico molto positivo: sarebbe chiaro a tutti che chi lavora in logistica sta contribuendo al sostegno del Paese. Tale status viene ri-

chiesto limitatamente al periodo di permanenza dello stato di emergenza.

Oltre a queste proposte, Assologistica richiede poi l'adozione di misure destinate al sostegno finanziario delle imprese. E in particolare chiede che quanto già disposto all'art. 56 del D.L. 17/3/2020 n. 18 (Cura Italia) venga esteso anche alle grandi imprese, così da meglio supportare le forme di tutela occupazionale. Tale norma, se adottata, non produce oneri per lo Stato. E ancora l'Associazione chiede lo sblocco immediato dei crediti fiscali vantati dalle imprese (Iva, Ires, Irap) in forma di liquidazione oppure, se non fosse possibile, in forma di smobilizzo del credito verso il settore bancario, con copertura di garanzia da parte dello Stato. E ancora Assologistica chiede la soppressione per il 2020 dell'aumento Ires per i concessionari di demanio pubblico, di cui all'articolo 1 comma 716 della Legge 27/12/2019 n. 160, una norma recentemente introdotta con l'ultima Legge di Bilancio e che ora non risulta sostenibile, rischiando pure di apparire beffarda.

Un'ultima richiesta concerne le misure a sostegno delle imprese che esportano e per le quali si chiede la sospensione delle restrizioni previste dal Dpcm del 22/3/2020 per le sole attività svolte dalle imprese del settore logistico a favore di

clienti esteri. Pertanto, qualunque attività di servizio resa a favore esclusivamente di clienti esteri viene consentita. L'Associazione comprende e condivide la ratio dei provvedimenti presi dal Dpcm del 22/3/2020, ma l'esperienza concreta di questi giorni sta facendo emergere il grave rischio che i committenti esteri delle nostre imprese, per i quali non vige alcuna restrizione all'attività, possano decidere di approvvigionarsi altrove. Quando l'emergenza sarà passata, il cliente estero sarà difficilmente recuperabile, con tutte le conseguenze del caso. Dopo aver elencato queste proposte, il presidente di Assologistica, Andrea Gentile ha dichiarato: *"In questo difficile momento e nei momenti che seguiranno nel dopo-emergenza al nostro Paese e a tutte le sue componenti produttive sarà chiesto uno sforzo importante. Le imprese, anche del nostro settore, non possono essere lasciate sole ad affrontare quello che le aspetta, nella consapevolezza che la nostra Economia deve continuare a essere una delle maggiori economie del Vecchio Continente (e non solo). Noi logistici faremo la nostra parte, come abbiamo sempre fatto (e dimostrato anche in questi giorni), ma lo Stato deve fare la sua, stando al nostro fianco in quella che si sta configurando come una sorta di ricostruzione del Paese"*.



UNIPORT
LIVORNO

Porto Industriale - Calata Bengasi 31 - Livorno
Tel. 0586 442423 - 442424

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY DA											
		LI	SP	GIT	NA	GE	CIVIT.	VE	RA	AN	TS		
USA EAST COAST - Servizio diretto - New York, Baltimora, Norfolk, Charleston, Savannah (e prosecuzioni interne). Bermuda, Hamilton via New York. - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	1	MAERSK KLEVEN	019W	13-5	-	7-5	10-5	15-5	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi
		SEALAND ILLINOIS	020W	20-5	-	14-5	17-5	22-5	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio
		MAERSK KOWLOON	021W	27-5	-	21-5	24-5	29-5	3	18	18	18	18
USA EAST COAST - Boston e Philadelphia - Via Nord Europa (Rotterdam) E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	2	TBN	-	vedi	11-5	vedi							
		CSAV TYNDALL	2018W	servizio	18-5	servizio							
		MSC TOMOKO	IP019R	5	25-5	5	3	18	18	18	18	18	
USA GOLFO - Servizio diretto - Houston, Port Everglades, New Orleans. Servizio via Freeport per Jacksonville Servizio via Altamira per Mobile L. GARAIBICHIE - (Servizio via Freeport) St Kitts: Basseterre, Nevis: Charlestown, Montserrat: Plymouth, Ra Dominica, Rio Haina, Bahamas: Nassau, Freeport (Servizio via Freeport e Port of Spain) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment" E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it MESSICO - Servizio diretto - Vera Cruz, Altamira (e prosecuzioni interne), Puerto Morelos (via P. Everglades) CANADA - da Napoli (servizio via Valencia) - Montreal (e prosecuzioni interne) - Accettazione Reefer in "Cold Treatment"	3	SEALAND MICHIGAN	018W	4-5	29-4	1-5							
		MSC TORONTO	MF019W	11-5	6-5	8-5	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi	
		MSC JUDITH	MF020W	18-5	13-5	15-5	3	18	18	18	18	18	
		MSC LUCY	MF021W	25-5	20-5	22-5							
		MSC CHARLESTON	MF022W	1-6	27-5	29-5							
USA WEST COAST - Servizio diretto - Long Beach, Oakland, Seattle, (e prosecuzioni interne) CAICEDO Diretto - Servizio via Caicedo to Rio Haina, San Juan, Port Au Prince, Kingston, Bridgetown Servizio via Caicedo: Kingston via Philipsburg, Roseau, Castries, St. Georges L. GARAIBICHIE - (Servizio via Cristobal): Trinidad: Port of Spain, Rep. Dom: Rio Haina, Cuba: Mariel E-mail prenotazioni: sa.bkg01@mscspadoni.it	4	MSC SARA ELENA	MC018A	5-5	1-5	-	3-5						
		MSC ANTONELLA	MC019A	12-5	8-5	-	10-5	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi	
		MSC ALGECIRAS	MC020A	19-5	15-5	-	17-5	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio	
		MSC ANZU	MC021A	26-5	22-5	-	24-5						
		CANADA WEST COAST - Servizio diretto - Vancouver (e prosecuzioni interne) MESSICO WEST COAST - Manzanillo, Mazatlan (via Balboa) - Acc. Reefer in "Cold Treatment"											
NORD EUROPA - Inghilterra: Felixstowe, Irlanda, Francia, Belgio, Olanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Russia, Polonia, Lituania, Lettonia, Estonia, Spagna: Bilbao, Vigo (e prosecuzioni interne) E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	5	MSC MADELEINE	NL017R	8-5	7-5		vedi	vedi	vedi	vedi	vedi		
		MSC INES	NL018R	15-5	14-5		servizio	servizio	servizio	servizio	servizio		
		E.R. VANCOUVER	NL019R	22-5	21-5		18	18	18	18	18		
CANADA - Montreal servizio diretto (e prosecuzioni interne) E-mail prenotazioni: sa.bkg06@mscspadoni.it	6	MSC NURIA	CX019A	6-5	7-5	9-5							
		MSC MARTINA	CX020A	13-5	14-5	16-5							
		MSC ELA	CX021A	20-5	21-5	23-5							
		MSC FABIENNE	CX022A	27-5	28-5	30-5							
MAR ROSSO EAST AFRICA - King Abdullah, Aqaba, Gibuti, Port Sudan, Hodeidah, Aden (e prosecuzioni interne) INDIA - Nhava Sheva, Mumbai via Nhava Sheva, Mundra, (e prosecuzioni interne), Chennai (e prosecuzioni interne), Hazira, Cochín, Tuticorin, Kolkata, Vizag, Krishnapatnam PAKISTAN - Karachi, Port Qasim, Karachi Old Port (PICT) BANGALADESH - Chittagong SRI LANKA - Colombo - MALDIVE - Malè E-mail prenotazioni: bkg02@livorno.mscgva.ch	7	Week 18		vedi ser 12	vedi ser 8	-	vedi	vedi	vedi	vedi	vedi		
		MSC OLIVER	FJ019E	-	-	8-5	-	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio	
		MSC CLAUDIA	YY018R	-	-	-	6-5		3	18	18	18	
		Week 19	FJ018E	vedi ser 12	vedi ser 8	-	-						
		MSC ZOE	FJ020E	-	-	15-5	-						
		MSC CLAUDIA	YY019R	-	-	-	13-5						
BRASILE - Rio De Janeiro, Santos, Navegantes, Itapoa, Paranagua, Vitoria, Rio Grande, Pecem, Salvador Bahia, Suape, Manaus, Vila do Conde URUGUAY - Montevideo PARAGUAY - Puerto Seguro Fluvial, Caacupemi Asuncion, Terport, Caacupemi ARGENTINA - Buenos Aires (e prosecuzioni interne) Rosario, Zarate, Las Palmas. E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	8	MSC ADELAIDE	MM018A	4-5	6-5	3-5	-						
		MSC AGADIR	MM019A	11-5	13-5	10-5	-						
		MSC ANTIGUA	MM020A	18-5	20-5	17-5	-						
		MSC CLAUDIA	YY018R	-	-	-	6-5						
		MSC CLAUDIA	YY019R	-	-	-	13-5						
GILE - San Antonio, Valparaiso, Coronel, Arica, Iquique (e prosecuzioni interne) PERU' - Callao, Paita EGUADOR - Guayaquil COLOMBIA - Buenaventura, Cartagena VENEZUELA - Puerto Cabello, La Guayra (e prosecuzioni interne) GOSTARICA - Moin, Puerto Caldera GUATEMALA - Puerto Barrios, Puerto Quetzal HONDURAS - Puerto Cortes PANAMA - Cristobal, Rodman (e prosecuzioni interne) EL SALVADOR - Acajutla NICARAQUA - Corinto E-mail prenotazioni: sa.bkg02@mscspadoni.it	9	MSC SARA ELENA	MC018A	3-5	5-5	1-5	-						
		MSC ANTONELLA	MC019A	10-5	12-5	8-5	-						
		MSC ALGECIRAS	MC020A	17-5	19-5	15-5	-						
		MSC ANZU	MC021A	24-5	26-5	22-5	-						
SUD AFRICA WEST AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne) ANGOLA - Tema, Abidjan, Dakar, San Pedro, Takoradi, Cotonou, Lomè, Douala, Lagos, Apapa, Tin Can Island, Conakry, Bissau MAURITANIA - Nouackchait, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo. vedi Serv.9 E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it	10	MSC ANIELLO	MW018A	3-5	5-5	1-5							
		MSC ALYSSA	MW019A	10-5	vedi	12-5	vedi	8-5	vedi	vedi	vedi	vedi	
		MSC CARMEN	MW020A	17-5	serv. 9	19-5	serv. 3	15-5	serv. 18	serv. 11	serv. 18	serv. 18	
		TBN	MW021A	24-5		26-5		22-5					
SUD AFRICA WEST AFRICA - Cape Town, Port Elizabeth, Durban, Walvis Bay, East London, Maputo, Beira, Nacala (e prosecuzioni interne) ANGOLA - Luanda, Lobito, Namibe MAURITANIA - Nouackchait, Nouadibou CAPO VERDE - Praia, Mindelo (vedi servizio 9) E-mail prenotazioni: sa.bkg03@mscspadoni.it	11	MSC SARA ELENA	MC017A	3-5	5-5	1-5	-						
		MSC ANTONELLA	MC018A	10-5	12-5	8-5	-						
		MSC ALGECIRAS	MC019A	17-5	19-5	15-5	-						
		MSC ANZU	MC020A	24-5	26-5	22-5	-						

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI s.r.l.

LIVORNO - Piazza dei Legnami, 21 - Telefono 0586 248111 - E.mail:IT015-spadonia@mscspadoni.it - Telefax 0586 248200

mediterranean shipping company GINEVRA

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DAL TIRRENO

PER	NAVE	VOY	DA	SP	GT	GE	NA	AN	CIV	VE	RA	TS		
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea, Indian Ocean REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"	12 CMA CGM RHONE MSC PAMELA MSC SINDY APL PHOENIX	ONN77E	7-5	9-5	8-5			vedi servizio	vedi serv. 3 via LSP	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
		MA018A	14-5	16-5	15-5									
		MA019A	21-5	23-5	22-5									
		ONN78E	28-5	30-5	29-5									
AUSTRALIA - Fremantle, Melbourne, Sydney, Adelaide, Brisbane (e prosecuzioni interne) NL ZELANDA - Auckland, Tauranga, Lyttelton, Wellington, Bluff (e prosecuzioni interne) NL CALEDONIA - Noumea, Indian Ocean REUNION - Pointe des Galets MADAGASCAR - Tamatave, Diego Suarez, Mahajanga MAURITIUS - Port Louis MAYOTTE - Longoni. (DIRECT SERVICE) Acc. Reefer in "Cold Treatment"	12 Bis MSC CLAUDIA MSC CLAUDIA MSC CLAUDIA MSC CLAUDIA	YY018R				6-5								
		YY019R				13-5								
		YY020R				20-5								
		YY021R				27-5								
GOLFO PERSICO - Dubai, Destinazioni via Dubai: Abu Dhabi, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Dammam, Bahrain, Sohar, Kuwait (e prosecuzioni interne) IRAQ - Umm Qasr ESTREMO ORIENTE, CINA - Tanjungpelepas, Busan, Xiamen, Qingdao (via Ka), Nansha, Tianjin, Xingang, Dalian JAPAN - Via Busan - Hakata, Kobe, Osaka	13 MSC OLIVER MSC ZOE MSC MAYA	FJ019E	-	vedi servizio	8-5	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
		FJ020E	-	servizio	15-5	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio	servizio		
		FJ021E	-	16	22-5	15	18	18	18	18	18	18	18	
MEDIO ORIENTE - Salalah (Oman), Hamad via Salalah (Qatar) ESTREMO ORIENTE CINA - Singapore, Fuzhou (via Sin), Shanghai, Shekou, Ningbo Yantian, Hong Kong (via Sin) SUD EST ASIATICO - Via Singapore - Jakarta, Surabaya, Semarang, Belawan, Port Kelang, Pasir Gudang, Penang, Bangkok, (Sathathai Tmnl), Laem Chabang, Ho Chi Minh, Haiphong (via Shekou) JAPAN Via Singapore - Yokohama, Tokyo, Yokkaichi, Omeozaki, Nagoya	13 Bis													
ALGERIA - Algeri, Orano, Skikda, Bejaia, Annaba	14 VEGA EPSILON KANTATA VEGA EPSILON KANTATA	YA019A	7-5			vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
		YA020A	14-5			2	3	18						
		YA021A	21-5											
		YA022A	28-5											
MAROCCO - Casablanca	15 MSC NADRIELY MSC FEDERICA MSC NADRIELY MSC FEDERICA	YM019A	9-5			vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio	vedi servizio		
		YM020A	16-5			1	3	18						
		YM021A	23-5											
		YM022A	30-5											
TURCHIA - GRECIA - SIRIA - EGITTO - MAR NERO - CIPRO LIBANO - TUNISIA - LYBIA - via Gioia Tauro	16													
ISOLE CANARIE - Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Lanzarote, Fuerteventura	17 MSC ANIELLO MSC ALYSSA MSC CARMEN TBN	MW018A	3-5			5-5								
		MW019A	10-5	vedi servizio	12-5		vedi servizio							
		MW020A	17-5	servizio	19-5		servizio							
		MW021A	24-5		26-5									

SERVIZI SETTIMANALI CONTENITORI DALL'ADRIATICO

E-mail prenotazioni: sa.bkg04@mscspadoni.it	NAVE	VOY	BA	VE	RA	AN	PZL	TS	GIT	CAT	CARICO DIRETTO PER:
18	MSC MARYLENA	AE018A		5-5	4-5			2-5			Haifa , Ashdod (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC ADRIANA	AE019A		12-5	11-5			9-5			
	MSC MARYLENA	AE020A		19-5	18-5			16-5			
	MSC LARA	AC019A	8-5					10-5			Genova, Gioia Tauro, Thessaloniki, Evyap, Tekirdag, Constanza, Novorossiysk, Gebze, Istanbul, Gemlik (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC SENA	AC020A	15-5					17-5			
	MSC ELEONORA	AC021A	22-5					24-5			
	MSC MASHA 3	AA019A	10-5	9-5	-			12-5			Pireo, Limassol, Alexandria O.P. Beirut, Iskenderun - Mersin Alexandria (AICT) (sa.bkg04mscspadoni.it)
	SPIRIT OF TOKYO	AA020A	17-5	16-5	-			19-5			
	MSC RHIANNON	AA021A	24-5	23-5	-			26-5			
	MSC ANAHITA	AB019A	4-5	6-5	7-5	9-5	12-5				Alexandria (AICT), Port Said West, Mersin, Beirut, Limassol (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MSC JEMIMA	AB020A	11-5	13-5	14-5	16-5	19-5				
	MAIRA	AB021A	18-5	20-5	21-5	23-5	26-5				
	LIBERTAS-H	AH018A						9-5			Bar, Rijeka, Ploce (Croatia) (sa.bkg04mscspadoni.it)
	LIBERTAS-H	AH020A						16-5			
	MAERSK HANOI	018E						4-5			Salalah, Singapore, Busan, Xingang, Shekou, Dalian, Ningbo, Shanghai (sa.bkg05@mscspadoni.com)
	MAERSK HOUSTON	019E						11-5			
	MAERSK HANGZHOU	020E						18-5			
	SPIRIT OF CHENNAI	AY019R						4-5			Duess (Albania) (sa.bkg04mscspadoni.it)
	SPIRIT OF CHENNAI	AI020A						11-5			
	LUEBECK	AY019R	6-5					8-5	9-5	4-5	Catania, Bari, Pozzallo, Gioia Tauro (sa.bkg04mscspadoni.it)
	LUEBECK	AY020R	13-5					-	16-5	11-5	
	MICHIGAN	AS019A	6-5	8-5				5-5			Izmir, Gemlik, Gebze, Istanbul, Tekirdag (sa.bkg04mscspadoni.it)
	MANDO	AS020A	13-5	15-5				12-5			
	MICHIGAN	AS021A	20-5	22-5				19-5			
											Izmir

Scalo giuliano nella top ten dei porti europei

TRIESTE – Trieste è nella top ten della classifica dei porti d'Europa. Il dato fa riferimento all'aggiornamento del traffico di merci transitate negli scali europei nel 2018, pubblicato dall'Eurostat, l'ufficio statistico della Ue.

Lo scalo giuliano si colloca al 9° posto nella classifica 2018 per tonnellaggio totale. Dei primi 10 porti, cinque si trovano nel Northern Range e cinque nel Mediterraneo: sul podio Rotterdam, Anversa e Amburgo, sono seguiti da Amsterdam, Algeciras, Marsiglia, Le Havre, Valencia, Trieste e Barcellona.

Va rilevato che secondo i numeri forniti dall'Eurostat, nel



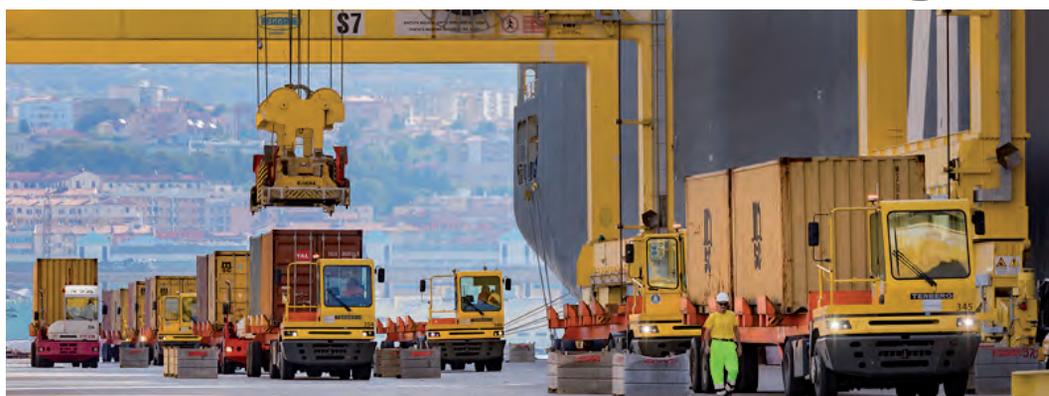
Zeno D'Agostino

2018 Trieste ha movimentato 57,1 milioni di tonnellate, mentre secondo i dati statistici dell'Authority giuliana che seguono il modello Espo, le tonnellate totali sono state 62,7 milioni.

"Nonostante si riscontrino storicamente delle differenze sui dati statistici rilasciati dai porti e dalle Associazioni di categoria del nostro settore, rispetto ai dati pubblicati dall'Eurostat, dovute a criteri differenti di rilevazione, per noi è un risultato importante e un riconoscimento del lavoro di squadra fatto dal 2015 ad oggi dal porto di Trieste e dal sistema logistico regionale, ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema, Zeno D'Agostino.

Ma oggi – conclude D'Agostino – questo risultato non è un segnale solo per Trieste, ma per l'Italia intera. È l'Italia ad essere nella top ten. Questo è il dato che conta in un momento di rallentamento dell'attività economica dovuto agli effetti del coronavirus con impatto importante sul commercio e sul trasporto marittimo".

Torna operativa nel porto di Trieste la vecchia linea ferroviaria asburgica



Movimento contenitori nel porto di Trieste

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 con questo sistema ferroviario: il primo 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'in-

terporto 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 dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, infine un ringraziamento alle direzioni di Rfi di Trieste e al team di Adriafer, che nonostante l'emergenza del Coronavirus, 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.



SPEED TRANSPORT SERVICE ITALIANA srl

MILANO - TEL. 02 376761 - FAX 02 33220540
email: info@speedtransport.it
www.speedtransport.it

AGENZIE: LIVORNO - GENOVA - SAVONA VADO - NAPOLI - LA SPEZIA

CENTRO AMERICA

LA GUAYRA - PUERTO CABELLO - BARRANQUILLA
 CARTAGENA - BUENAVENTURA - RIO HAINA
 P.LIMON - COLON - ST.THOMAS DE CASTILLA

MESSICO

VERA CRUZ - ALTAMIRA

SUD ATLANTICO

BUENOS AIRES - SANTOS - MONTEVIDEO

NORD AMERICA

BOSTON - MIAMI

SERVIZIO DI LINEE REGOLARI CONTENITORI COMPLETI E GROUPAGES



Interporto Padova: nuova linea Fs per i terminal di Bari e Catania

PADOVA – Dall'Interporto di Padova è partito il primo treno del nuovo collegamento intermodale multicliente di Mercitalia Intermodal (Polo Mercitalia – Gruppo FS Italiane) diretto ai terminal di Bari e Catania.

Affidato ai locomotori di Mercitalia Rail, il nuovo treno parte nella serata di venerdì da Padova per giungere ai terminal in Puglia nella giornata di sabato e in Sicilia il lunedì. Il convoglio in direzione sud nord, invece parte da Catania nella giornata di martedì e riparte da Bari il mercoledì, per giungere nell'interporto padovano la mattina di giovedì.

Il treno è composto da carri bimoduli ribassati, carri convenzionali e carri a tasca, che sono in grado di trasportare semirimorchi, casse mobili e container, coprendo così l'intera gamma di unità di carico intermodale ed è multicliente. Lungo il percorso, nella stazione di Bari Lamasinata av-

viene la divisione (in direzione nord sud) o la riunificazione (per il percorso inverso) delle sezioni per Bari e per Catania. Si rafforzano così le relazioni intermodali sull'asse nord sud della Penisola in un momento delicato per l'economia del paese, nel quale il traffico ferroviario merci, con la sua regolarità ed affidabilità offre un importante elemento di sicurezza e continuità di servizio. Interporto Padova ha prontamente messo a disposizione il proprio terminal intermodale, che con gli ingenti investimenti degli ultimi anni è in grado di rispondere in tempi brevissimi alle richieste di nuove relazioni e servizi da parte degli Mto, svolgendo anch'esso appieno il proprio ruolo di infrastruttura cardine nella rete intermodale italiana ed europea.

Il direttore generale dell'Interporto, Roberto Tosetto, sottolinea che "Interporto Padova è pienamente operativo e conti-



Una panoramica dell'interporto di Padova

nua a svolgere il suo ruolo fondamentale della rete di trasporto intermodale che in queste settimane ha il compito insostituibile di tenere unita l'Italia e consentire il funzionamento delle attività essenziali del Paese.

L'avvio di una nuova relazione intermodale sull'asse nord-sud tra Padova e quindi tutto il nord est e i terminal di Bari e Catania consente di offrire un ulteriore collegamento sicuro e affidabile per i traffici interni e, nel caso di Bari, anche internazionali.

Grazie agli investimenti realizzati in questi ultimi anni nel terminal intermodale, siamo stati in grado di organizzare in breve tempo la gestione di questo nuovo servizio ferroviario multicliente messo a punto da Mercitalia Intermodal, e affidato per la trazione, a Mercitalia Rail.

Interporto Padova vuole fare pienamente la sua parte a servizio del Paese in questo momento difficile ed è a disposizione di tutte le imprese per ogni necessità di tipo logistico".

Cepim nel ranking europeo secondo interporto d'Italia

PARMA – Cepim secondo hub interportuale d'Italia. Questo il risultato 2019 della classifica stilata da DGG (Deutsche GVG-Gesellschaft mbH), società tedesca e organismo internazionale che promuove la cooperazione tra centri di trasporto e di logistica.

Per stilare il ranking europeo sono state valutate caratteristiche basate sui dati raccolti nel 2019, quali l'efficienza, la posizione strategica, il quantitativo di merci movimentate, la sostenibilità, le attività logistiche e trasportistiche e la generale gestione dell'hub.

L'ultima classifica vede un incremento di posizioni rilevante per Cepim – Interporto di Par-

ma con un importante balzo in avanti. I cospicui e strategici investimenti affrontati dall'interporto parmigiano e la gestione indirizzata al continuo miglioramento, hanno garantito a Cepim il considerevole passaggio dalla decima alla settima posizione a livello europeo ed alla seconda posizione in Italia, dietro solo all'Interporto veronese Quadrante Europa.

"Ovviamente siamo molto fieri di questo risultato – commenta l'ing. Capitani presidente di Cepim – tutta la squadra ha lavorato bene collaborando su progetti importanti come l'elettrificazione ferroviaria della linea Castelfelfo-Interporto e la costruzione di un nuovo ter-



Veduta generale di Cepim

minal che ci permette di essere tra i primi interporti a poter ospitare treni merce a standard europeo. Questo riconoscimento dimostra che stiamo andando nella giusta direzione e continueremo a lavorare per essere ancora più proattivi ed efficienti".

Gli interporti italiani, grazie alla loro efficienza e alla loro im-

portanza, si distinguono come hub di riferimento in tutta Europa e non solo, tanto che nelle prime 15 posizioni del ranking si trovano gli hub di Verona, Parma, Bologna, Padova, Nola e Torino. Questo testimonia quanto la rete degli interporti sia essenziale e centrale nella logistica nazionale ed internazionale.



COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION



Agenzia Marittima **Austral** (Società Trasporti Combinati s.r.l.)

Servizio bisettimanale diretto da Livorno
per **Tunisi (Rades)**

Rotabili - Containers - Merce varia su Mafis
Rese su Sousse - Sfax ed altre destinazioni interne della Tunisia

Per informazioni e noli rivolgersi

LIVORNO - Via del Forte San Pietro, 6 - Tel. 0586 883566 - Fax 0586 892387 - www.austral.it - e-mail: austral@austral.it

Slittano ancora i tempi per formalizzare la concessione del Porto Canale di Cagliari: scadenza il 1° Giugno

CAGLIARI – Nuova proroga, di legge, alla call internazionale per il Porto Canale di Cagliari. Slittano ancora i tempi, questa volta per effetto del recente D.L. del 17 Marzo scorso, per poter formalizzare la richiesta di concessione ex art. 18 per il Porto Canale di Cagliari. Anziché il 15 Aprile, così come stabilito dal primo avviso di proroga pubblicato lo scorso 28 febbraio, la nuova scadenza della call internazionale è stata fissata per il 1° Giugno alle ore 12.

Una decisione che, oltre essere stata sollecitata da operatori economici interessati, risulta imposta dal recente provvedimento sulle "Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" che, proprio all'articolo 103, prevede che "ai fini del computo dei termini ordinari o perentori, propedeutici, endo-procedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento di procedimenti amministrativi su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 Febbraio 2020 o iniziati successiva-



Una veduta del Porto Canale

mente a tale data, non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 Aprile 2020".

Così come reso noto nella prima proroga tecnica – che già era stata, a suo tempo, avanzata da alcuni soggetti interessati – restano invariati i criteri stabiliti nell'avviso presentato alla stampa e pubblicato il 5 Dicembre scorso sulla Gazzetta della Repubblica Italiana, Europea, sui principali organi di informazione nazionali

e stranieri e sul sito istituzionale dell'Ente.

A partire dall'oggetto della concessione: 1.600 metri lineari di banchina, con possibilità di allungamento così come previsto all'interno del Piano regolatore, 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero (ai quali si aggiunge la possibi-

lità di locale o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione).

Immutati anche i punti cardine del "pacchetto insediativo" (collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari; Zona Franca Doganale interclusa, vicinanza al servizio di bunkeraggio navale operato dalla Saras; riproposizione di un Contratto di Localizzazione per il sostegno degli investimenti per l'acquisto di nuove attrezzature), i criteri di valutazione che terranno conto della vision dell'Ente sul futuro del Porto Canale, la durata del titolo concessorio e l'importo annuale del canone, la cui parte variabile potrà essere soggetta a riduzione in dipendenza dei volumi di traffico che il nuovo terminalista registrerà.

Una volta presentata, la domanda di concessione ex. Art 18 della Legge 84/94 sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa.

AdSp mare di Sardegna ai primi posti nel panorama portuale nazionale

ROMA - 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 da Assoportri 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'AdSp 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 tonnellate 46.250.438, 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



Massimo Deiana

all'ottavo dei due anni precedenti. Situazione che, comunque, non ha inficiato l'andamento generale del sistema Sardegna. "Il bollettino statistico di Assoportri per l'anno 2019 è sicuramente la fotografia più chiara del panorama dei trasporti marittimi del nostro Paese spiega Massimo Deiana. 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".

MARFRET
Compagnie Marittime
MARSIGLIA

Servizi diretti per:

- POINT A PITRE (Guadalupa)
- FORT DE FRANCE (Martinica)
- LA GUAIRA (Venezuela)
- CARTAGENA (Colombia)
- MANZANILLO (Panama)
- PUERTO MOIN (Costa Rica)
- TURBO (Colombia) PORT AU PRINCE (Haiti)
- BARRANQUILLA (Colombia)
- PUERTO CABELLO (Venezuela)
- PAPEETE (Polinesia Francese)
- NOUMEA (Nuova Caledonia)

SERVIZIO CONTAINER REEFER DA
CARTAGENA - PANAMA - PUERTO MOIN - TURBO

Per informazioni rivolgersi a:

ADM
AGENZIE EUROPEE MARITTIME
Sede di Genova: 16121 GENOVA
Via C.R. Ceccardi, 1/9
Tel. 010 57670.1 - Fax 010 5761006

Per il microtunnel di Livorno sono già trascorsi 16 anni

di Renato Roffi

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 incespicare nelle pastoie burocratiche e, forse ancor di più, nell'incapacità operativa di quanti da anni, per l'inizio dei lavori, sanno solo indicare a 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 costrutto 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 del Livornese – 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 conclu-



Canale industriale dove verrà realizzato il microtunnel

sioni 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 verifici, 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 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 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.

E' calato il traffico nei Ports of Genoa nel settore contenitori si registra -10%

GENOVA – Nel mese di Marzo il traffico di contenitori nei Ports of Genoa ha registrato un calo del 10%. I terminal hanno perso alcuni scali a causa di cancellazioni, ritardi e variazioni alle frequenze dei servizi container e delle Autostrade del mare in conseguenza della pandemia. Ma l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale prevede un'ulteriore riduzione nel prossimo futuro, anche se sono entrate in vigore le prime misure di emergenza mirate a semplificare le procedure e facilitare gli scambi commerciali.

A causa dell'emergenza sanitaria e delle conseguenti restrizioni, nel 2020 il commercio mondiale subirà una forte contrazione, esponendo i traffici marittimi ad un eccesso di offerta che ha già spinto le compagnie di navigazione a tagliare alcuni servizi sulle principali rotte. Nei collegamenti tra Estremo Oriente e Mediterraneo, le tre maggiori alleanze hanno annunciato il taglio di 12 toccate (su un totale di 43), e la tendenza dovrebbe continuare nei mesi successivi.

THE Alliance ha annunciato un nuovo ciclo di blank sailing sulle rotte Asia – Mediterraneo e Asia – Nord America. Si tratta di un totale di 27 cancellazioni, 11 delle quali interessano porti del Mediterraneo, compreso il servizio MD1 (che fa scalo anche a Genova) per le settimane 19, 21, 23 e 25 ed il servizio MD2 (che tocca anche La Spezia) nelle settimane 20, 22, 24 e 26.

Il taglio della capacità ha finora mantenuto le tariffe di trasporto abbastanza stabili (intorno a 1.550 dollari). Sulle rotte dell'Estremo Oriente in direzione westbound c'è stata una riduzione del 9% da Shanghai a Genova (da 2.000 a 1.800 dollari), a seguito di una crescita sostenuta (+ 22%) dall'inizio dell'anno.

Traffico container

Durante il primo trimestre il traffico container nei porti gestiti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, ha superato i 630.000 teu, in linea con le prestazioni del 2019. Il mese di Marzo, invece, si è chiuso con un calo del 10,3% rispetto allo stesso mese del 2019. Per Aprile è atteso un rallentamento del 25% rispetto all'anno precedente, a seguito del persistente blocco delle attività produttive in atto nel nostro paese, che colpisce sia le importazioni che le esportazioni.

Tocate navi portacontainer

Nel mese di Marzo, PSA Genova Pra' ha perso 13 toccate a causa di blank sailings e ritardi, mentre altre quattro sono state perse per la cessazione di un paio di servizi.

Il Terminal Sech mantiene i suoi servizi senza alcuna cancellazione relativa al Covid.

Terminal San Giorgio ha registrato un calo del 15% del volume di traffico, per la riduzione degli arrivi di navi, docuti a blank sailings e minori frequenze di servizi container e delle Autostrade del mare.

In Aprile è prevista un'ulteriore contrazione del traffico tra il 30 ed il 40%.

Nel porto di Savona, i collegamenti ro-ro della Grimaldi Lines con la Spagna e il Nord America ed i servizi NYK per il trasporto di autoveicoli tra l'Estremo Oriente e l'Europa continuano ad operare regolarmente al Savona Terminal Auto, anche se con volumi minori.

I servizi che scalano Vado Gateway e Reefer Terminal nel porto di Vado Ligure sono regolari, anche se nei prossimi mesi è prevista una riduzione dei volumi.



SERVICE AEM1 - SERVIZIO EXPORT da LA SPEZIA LSCT & GENOVA VTE

LA SPEZIA 1/5/2020
GENOVA 3/5/2020
LA SPEZIA 8/5/2020
GENOVA 10/5/2020
LA SPEZIA 22/5/2020
GENOVA 24/5/2020

Mv. COSCO HARMONY voy 052E

Mv. COSCO DENMARK voy 035E

Mv. TITAN voy 018E

per/da: FOS - VALENCIA - PIREO
COLOMBO - SINGAPORE
HONG KONG - QINGDAO
SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO
KAOHSIUNG - YANTIAN

SERVICE AEM2- SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE

GENOVA 2/5/2020
GENOVA 7/5/2020
GENOVA 15/5/2020

Mv. CMA CGM LYRA voy 60E1MA

Mv. CMA CGM COLUMBA voy 62E1MA

Mv. CMA CGM CENTAURUS voy 64E1MA

per/da: MALTA - BEIRUT - JEDDAH
JEBEL ALI - PORT KELANG
XIAMEN - QINGDAO
BUSAN - SHANGHAI (Yangshan)
NINGBO - NANSHA

SERVICE AEM6- SERVIZIO EXPORT da TRIESTE TMT & VENEZIA VECON

TRIESTE 11/5/2020
TRIESTE 18/5/2020

Mv. EVER STRONG voy 090E

Mv. APL TURKEY voy 64E1MA

per/da: PORT SAID (West Trml) - JEDDAH
PORT KELANG - SHEKOU
SHANGHAI (Yangshan) - NINGBO
BUSAN

SERVICE MINA - SERVIZIO EXPORT DA SPEZIA LSCT E GENOVA SECH PER MIDDLE EAST

GENOVA 5/5/2020
GENOVA 19/5/2020

Mv. NINGBO EXPRESS voy 2013E

Mv. CMA CGM LAMARTINE voy 66E1MA

per/da: MALTA - DAMIETTA - AQABA
JEDDAH - HAMAD - JEBEL ALI
KARACHI (Sapt) - NHAVA SHEVA
MUNDRA

SERVICE PVS/AGT - SERVIZIO EXPORT da VENEZIA VECON per INTRAMED & FAR EAST

VENEZIA 14/5/2020
VENEZIA 21/5/2020

Mv. A. OBELIX voy 051E

Mv. ROSALIA voy 032E

per/da: PIREO

SERVICE MFS - SERVIZIO EXPORT da GENOVA GPT per ISRAELE

GENOVA 14/5/2020
GENOVA 21/5/2020

Mv. TROUPER voy 096E

Mv. ASIATIC ISLAND voy 055E

per/da: ASHDOD - HAIFA

SERVICE AGX - EXPORT da TRIESTE Tmt e VENEZIA Vecon & RAVENNA Setramar Int. & FAR EAST

VENEZIA 1/5/2020
RAVENNA 4/5/2020
VENEZIA 8/5/2020
RAVENNA 10/5/2020
TRIESTE 11/5/2020

Mv. NICOLAS DELMAS voy 017E

Mv. YANKI A voy 016E

per/da: PIREO - LIMASSOL
ALEXANDRIA (El Dekheala),
BEIRUT - IZMIR

SERVICE MAF1 - SERVIZIO EXPORT da GENOVA MESSINA TRML per WEST AFRICA

GENOVA 10/5/2020

Mv. IRENES RAINBOW voy 047S

per/da: CASTELLON - VALENCIA - ALGECIRAS
DAKAR - TINCAN IS.
TEMA - ABIDJAN

SERVICE MENA - SERVIZIO EXPORT da GENOVA VTE & LA SPEZIA LSCT per USA

GENOVA 13/5/2020
LA SPEZIA 16/5/2020
GENOVA 20/5/2020
LA SPEZIA 23/5/2020

Mv. BREMEN EXPRESS voy 074W

Mv. CMA CGM NABUCCO voy 5PW1MA

per/da: NEW YORK - NORFOLK
SAVANNAH - MIAMI

SERVICE EMA - SERVIZIO EXPORT da PIREO (conn. con Napoli ed Adriatico) & GENOVA VTE per USA

PIREO 15/5/2020
GENOVA 18/5/2020

Mv. SEAMELODY voy 001W

per/da: NEW YORK - NORFOLK
SAVANNAH - MIAMI

COSCO SHIPPING LINES ITALY SRL

Per informazioni, noli, ecc. rivolgersi a:

16126 GENOVA
20090 MILANO
80133 NAPOLI
57123 LIVORNO

- Ponte Morosini, 41
- Piazza Centro Commerciale, 44 S. FELICE SEGRATE
- Via De Gasperi, 55
- c/o Argosy - via Da Vinci, 5

- Tel. 010 27071
- Tel. 02 7030681
- Tel. 081 4233557
- Tel. 0586 421030

- e-mail: commercial.ge@coscoshipping.it
- e-mail: milano@coscoshipping.it
- e-mail: commercial.na@coscoshipping.it
- e-mail: info@argosagent.com

www.coscoshipping.it



La stazione marittima di Olbia

Olbia: gara servizi ai passeggeri

OLBIA – La nuova gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel porto di Olbia è ufficialmente avviata con la firma del decreto autorizzativo a contrarre del presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana.

Una procedura telematica aperta, quella caricata sulla piattaforma virtuale nella home page dell'Ente, che consentirà di assicurare la piena operatività dello scalo dell'Isola Bianca anche al termine dell'affidamento temporaneo dei servizi aggiudicati rispettivamente a Sinergest, Turmo Travel e Sviluppo Performance Strategie.

Scelta, questa, dettata anche dall'esigenza di sopperire all'inevitabile allungamento dei termini, imposto dal recente Decreto Legge del 17 Marzo scorso, per tutti i procedimenti pendenti al 23 Febbraio, tra i quali anche quelli di valutazione dei Project Financing.

Così come già disposto per la prima gara bandita d'urgenza nel mese di Dicembre, anche la nuova procedura prevede la suddivisione dell'intero pacchetto in tre lotti: il primo, riferito al servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli che transitano, sia in arrivo che in

partenza, dal porto; il secondo, al trasporto su navetta dalla stazione marittima alla nave e viceversa; il terzo, all'attività di info point, deposito bagagli, assistenza ai passeggeri all'interno della Stazione Marittima. Il valore complessivo stimato dell'appalto, della durata di due anni più uno, sarà pari a poco più di 6 milioni e 445 mila euro (da assoggettare a ribasso di gara), pari dunque a circa 2 milioni di euro all'anno. Così come per la gara precedente, è prevista l'applicazione della clausola sociale, ed inciderà, nella valutazione complessiva, la qualità del piano di assorbimento dei lavoratori alle dipendenze dell'operatore uscente, la cura al passeggero con mobilità ridotta e l'introduzione di un monitoraggio della qualità del servizio che dovrà essere resa all'AdSp. Attesa la lunga durata dell'appalto, è stata inserita la possibilità per l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, in caso di sopraggiunte necessità di pubblico interesse, di recedere dal contratto con un congruo preavviso.

Considerato, infine, l'importo della gara, superiore alla soglia comunitaria, ed in ottemperanza alla vigente normativa sugli appalti pubblici, il nuovo bando sarà rivolto a tutti gli operatori economici comunitari, e si svolgerà sulla piattaforma telematica dell'AdSp del Mare di Sardegna <https://albi.adspmaredisardegna.it>, con scadenza della presentazione delle offerte alle ore 12 del 3 Giugno prossimo.

“Come già anticipato pubblicamente – spiega Massimo Deiana – con il nuovo bando di gara europeo metteremo in sicurezza l'operatività dello scalo per i prossimi anni, introducendo pian piano innovazioni e miglioramenti nella qualità dei servizi offerti. Nel contempo, teniamo la porta aperta alle proposte di finanza di progetto e, nonostante la situazione difficile, continuiamo a lavorare in previsione della definitiva ripartenza dei traffici, con quei volumi, si spera, che hanno portato i porti di sistema in cima alla classifica nazionale”.

Convenzione AdSp - Sogesid per caratterizzazione fondali

BARI – Per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia – quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel Novembre dello scorso anno – l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico meridionale ha firmato una convenzione attuativa con Sogesid Spa, società “in house” dei ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture.

Si tratta di un'azione prodromica finalizzata alla conoscenza delle caratteristiche chimico-fisiche del materiale stratificato sul fondale del porto, prima di procedere alle successive attività di dragaggio che garantiranno allo scalo sipontino il massimo grado di sicurezza alla navigazione e nuove possibili opportunità di sviluppo.

L'accordo tra le parti – firmato dal presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi e dal presidente e amministratore delegato di Sogesid Enrico Biscaglia – prevede per la durata di un anno il supporto della società di proprietà del ministero dell'Economia in una serie di attività tecniche: la progettazione del programma di caratterizzazione ambientale, la bonifica degli ordigni bellici e tutti gli adempimenti necessari alla realizzazione della gara d'appalto che dovrà assegnare i lavori di caratterizzazione, ma anche per il corretto svolgimento delle attività.

I risultati saranno poi esaminati e interpretati, anche per individuare la migliore soluzione tecnica alla gestione dei sedimenti da dragare.

“Manfredonia può e deve diventare destinazione croceristica per le piccole crociere lusso – commenta il presidente AdSp Patroni Griffi.

Proprio in ragione di tale obiettivo con Sogesid, società che ci fornisce supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal nostro piano di investimenti, vogliamo avviare la caratterizzazione del porto commerciale, uno step indispensabile per poter procedere successivamente con l'attività di dragaggio.

L'obiettivo principale è quello di disporre di fondali adeguati per consentirci di proporre con maggiore vigore il porto commerciale di Manfredonia anche quale destinazione croceristica.

Forti dell'attrattività dell'hinterland, della sicurezza e dei servizi offerti dallo scalo – conclude il presidente – potremo ospitare piccole crociere e grandi yacht, della categoria lusso; un settore che vanta una crescita inarrestabile e rilevante, in grado di riverberare impatti economici diretti e significativi su tutto il territorio.”

“A Manfredonia -spiega il Biscaglia – prende forma l'intesa raggiunta con l'Autorità portuale nel Novembre scorso. Sogesid potrà dare il proprio contributo, con competenze tecnico-ingegneristiche, ma anche attraverso la gestione efficace e trasparente delle procedure di gara, al percorso ambizioso dell'Autorità che va nella direzione di valorizzare, con una nuova infrastrutturazione attenta all'ambiente, gli scali adriatici meridionali”.



Centro Internazionale Spedizioni S.p.A.

**CASA DI SPEDIZIONI
OPERAZIONI PORTUALI
NOLEGGI
ASSICURAZIONI**

57122 LIVORNO
VIA DELLE CATERATTE, 66
ph 0586 887121 serie
web: www.cislivorno.it
e-mail: cislivorno@cislivorno.it



MELFI MARINE CORP. S.A.
LA HABANA

LINEA FULL CONTAINERS

con partenze dai porti di:

NAPOLI, LIVORNO e GENOVA

per i porti di: **HALIFAX e MARIEL**

(con prosecuzioni per **TORONTO e MONTREAL**)

e con feeder da MARIEL per:

**Santiago de Cuba, Veracruz, Altamira, P.to Progreso,
Cartagena (Colombia), Colon (Panama),
Rio Haina (Rep. Dominicana)**

Per ulteriori informazioni, noli, etc. Vi preghiamo contattare:

GASTALDI Genova	tel. 010 59991	fax 010 584558
GASTALDI Livorno	tel. 0586 274430	fax 0586 274460 livorno.gc@gastaldi.it
GASTALDI Napoli	tel. 081 4206511	fax 081 4206520 napoli.gc@gastaldi.it

Civitavecchia e Gaeta stanno lavorando perchè il settore non perda traffici ma riesca ad intercettarne di nuovi

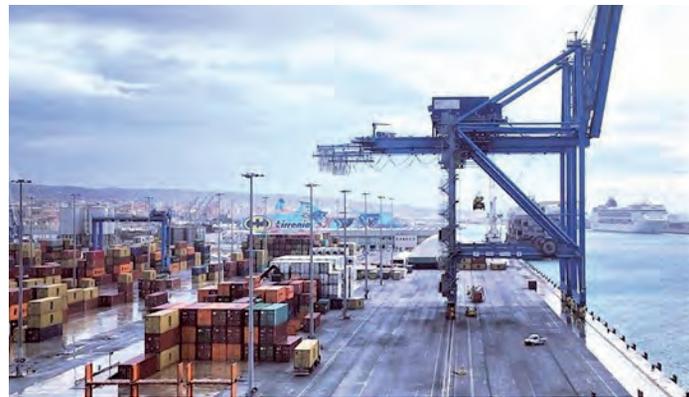
CIVITAVECCHIA – Francesco Maria di Majo annuncia un piano di azione che faccia diventare i porti del network laziale scali di riferimento del traffico merci del Lazio e della capitale, da avviare a breve termine per mitigare l'attuale crisi del porto di Civitavecchia causata dall'emergenza sanitaria ancora in atto, della quale ancora non si prevede la fine.

L'intento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, è di fare in modo che il settore commerciale del porto di Civitavecchia, unitamente al porto di Gaeta, non solo non perda traffici ma riesca ad intercettarne di nuovi. E ciò, naturalmente, per essere in grado, in primis, di mitigare le conseguenze negative derivanti dall'interruzione del traffico passeggeri e crocieristico.

“E' giunto il momento – spiega Francesco Maria di Majo – di sfruttare da subito quella che è la nostra dotazione infrastrutturale, con ampi spazi retroportuali e, a breve, una volta ultimati alcuni piazzali, anche in ambito prettamente portuale così come la prossimità della parte commerciale sia alla rete autostradale che ad uno dei principali corridoi ferroviari merci della penisola e la sua distanza dagli insediamenti urbani. Il 23 e 24 Aprile si sono riuniti gli organi di governance dell'Autorità di Sistema portuale e in quella sede sono state anche esaminate le azioni da avviare nel breve periodo, con il coinvolgimento del Ministero delle Infrastrutture e della Regione Lazio, in particolare dell'assessorato ai Lavori pubblici e Mobilità, per il rilancio del porto commerciale. Tali azioni che sono state identificate dopo diversi incontri in video conferenza con gli operatori

portuali, la compagnia portuale, gli armatori, gli spedizionieri e le agenzie marittime, potranno essere ulteriormente implementate anche dopo l'emergenza sanitaria sfruttando l'istituzione della Zona Logistica Semplificata”.

“Tra gli interventi infrastrutturali di cui c'è bisogno – prosegue il presidente di Majo – assunte estrema importanza il



Una panoramica del porto di Civitavecchia

ripristino del collegamento ferroviario con l'interporto per il quale stiamo cercando di reperire le necessarie coperture economiche. Tale collegamento assicurerebbe contemporaneamente anche un collegamento ferroviario con lo scalo merci ferroviario di Santa Palomba e con gli interporti del Nord Italia che hanno già espresso interesse a cooperare per lo sviluppo su questo asse, come l'Interporto di Verona. Abbiamo pensato anche agli autotrasportatori tenuto conto che, attraverso nuove politiche di sostegno, l'autotrasporto dei porti laziali potrà diventare più competitivo anche in ragione dei vantaggi ambientali derivanti dai minori chilometri percorsi da Civitavecchia verso i centri logistici di Santa Pa-

lomba / Pomezia. Inoltre, di concerto con la Direzione Interregionale delle Dogane, sono al vaglio forme di semplificazione per procedure e servizi doganali nonché la promozione di corridoi doganali con gli stessi centri logistici e gli interporti”.

“Tra le misure urgenti richieste alla Regione Lazio, come sollecitatomi da diversi concessionari del porto di Civitavecchia –

in campo la BEI insieme alla Regione Lazio) oppure operazioni di finanza alternativa (ad esempio basket bonds già attuate in altre Regioni con la partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti) possano essere impiegate anche a favore delle imprese che operano nel network portuale e retroportuale del Lazio.

“Queste ed altre iniziative sono state proposte alla Regione Lazio in particolare all'assessore Alessandri, che ringrazio per la collaborazione e l'interesse fattivo che sta mostrando per dare seguito ad iniziative dalle quali dipende il tanto desiderato, e non più procrastinabile, balzo in avanti del porto di Civitavecchia”, continua di Majo. “Le stesse proposte, ed altre di diverso tenore, sono state presentate al ministro de Micheli che ringrazio sin da ora per il sostegno che il Ministero potrà dare tenuto conto della specificità del caso del porto di Civitavecchia che, tra i porti italiani, è quello che ha più risentito del crollo delle crociere, uno dei settori trainanti che, quest'anno, avrebbe dovuto raggiungere il nuovo record di circa tre milioni di crocieristi”.

“Da questa estrema sintesi di proposte da realizzare nel più breve tempo possibile, si evince come il rilancio del settore commerciale richieda il contenimento e coinvolgimento di tutti gli attori interessati. Ogni proposta, anche originale, volta a creare occupazione e a mitigare gli effetti devastanti di questa pandemia merita in questo momento di essere vagliata. Ed è questo il lavoro che, con impegno e costanza, stiamo portando avanti in queste settimane insieme a tutto il cluster portuale”, conclude il numero uno di molo Vespucci.



Cargo Compass s.p.a.

Spedizioni Internazionali



SERVIZI GROUPAGES PER:

USA - CANADA - SUD AFRICA - SUD AMERICA (Messico, Brasile, Ecuador, Perù, Cile, Colombia) - HONG KONG - SHANGHAI

LIVORNO/PISA - tel. +39 050 643111 - fax +39 050 642273 - e-mail: cargocompass@cargocompass.it

MILANO - tel. +39 02 6154161 - fax +39 02 6630 5404 - e-mail: milano@cargocompass.it

BOLOGNA - tel. +39 051 6650372 - fax +39 051 6654981 - e-mail: bologna@cargocompass.it

VENEZIA - tel. +39 041 5952744 - fax +39 041 5956437 - e-mail: venezia@cargocompass.it

PADOVA - tel. +39 049 632703 - fax +39 049 8985705 - e-mail: padova@cargocompass.it

TORINO - tel. +39 346 2434615 - e-mail: torino@cargocompass.it - GENOVA - tel. +39 348 6289206 - ANCONA - tel. +39 071 2210115

MODENA - tel. +39 059 8630857 - VICENZA - tel. +39 0424 1901950 - fax +39 0424 281870 - VERONA - tel. +39 045 2050420 - fax +39 045 2050428

La AdSp dello Stretto approva rendiconto finanziario i risultati confermano un avanzo di oltre 126 milioni

MESSINA – Si è svolta un'importante seduta del Comitato portuale dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto. Il Comitato ha infatti approvato all'unanimità il Rendiconto finanziario del 2019, con il parere favorevole senza osservazioni del Collegio dei Revisori, e la Relazione annuale del presidente sulle attività svolte nell'anno precedente.

I risultati della gestione, riferiti all'anno 2019, confermano il consolidamento del positivo trend con un avanzo di amministrazione di euro 126.042.182 che, al netto degli accantonamenti vincolati, è disponibile per gli impieghi nella misura di euro 87.232.783.

La disponibilità di cassa ammonta ad euro 151.583.368. L'utile di esercizio è di euro 11.100.282.

"L'approvazione del rendiconto del 2019 testimonia una gestione oculata del patrimonio dell'Ente che da Novembre scorso ha iniziato la sua trasformazione in Autorità di Sistema portuale in piena continuità con la precedente gestione del Commissario De Simone a cui va ancora una volta il ringraziamento per il proficuo lavoro svolto durante il suo mandato" dichiara il presidente Mario Mega.

"Devo ringraziare anche i dipendenti dell'Ente che, pur in un momento di obiettiva difficoltà per l'emergenza in corso, si sono prodigati per portare all'approvazione, con largo anticipo rispetto ai termini fissati dal Ministero vigilante, questo importante strumento contabile oltre che la Relazione annuale delle attività svolte nel 2019".

Dai provvedimenti approvati emergono interessanti dati sui traffici portuali nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, che testimoniano la salute del sistema portuale almeno sino all'insorgenza della attuale emergenza sanitaria nazionale. Nel corso del 2019 sono state confermate le tipologie di movimentazione ormai consolidate che vedono una netta predominanza a Messina del flusso passeggeri (Messina è da sempre il primo porto italiano in termini di movimentazione dei passeggeri) e ro/ro (servizio di attraversamento dello Stretto di Messina, autostrade del Mare Messina-Salerno-Messina) e di idrocarburi nel comprensorio di Milazzo. A ciò si aggiunge la rilevante atti-

vità crocieristica del porto di Messina che nel 2019 si è attestata al decimo posto nella classifica italiana dei porti-crociere e che era destinata a continuare a crescere a due cifre anche nel 2020, prima del Covid 19.

Da evidenziare la crescita che si è registrata sulle merci movimentate mediante ro/ro nei porti di Messina-Tremestieri-Milazzo, che hanno registrato un incremento dell'8,7% per un totale di 6.299.542 tonnellate.

I dati parziali dei primi mesi dell'anno in corso, compresi quelli di questo periodo di emergenza, testimoniano che la tendenza all'aumento del traffico merci su rotabili non solo viene confermata ma si rafforza significativamente.

Il traffico dei passeggeri continua comunque a rappresentare la forte vocazione del sistema portuale che ha assistito alla movimentazione di circa 12.487.727 persone.

Fra queste 423.393 sono stati i crocieristi con un significativo incremento del 13,7%.

I restanti 12.064.434 di pas-



Mario Mega

seggeri, movimentati su ro-ro e mezzi veloci, si dividono come segue: 10.755.431 a Messina e 1.309.003 a Milazzo.

"L'equilibrio finanziario oggi confermato consente di affrontare con tranquillità le nuove sfide che ci vedono impegnati sia nel versante del potenzia-

mento delle infrastrutture ma soprattutto sul fronte del potenziamento dei traffici passeggeri e delle merci" conclude il presidente Autorità di Sistema portuale Mario Mega.

"Il particolare momento storico che stiamo vivendo imporrà certamente una revisione delle strategie a breve termine ma non modificherà sostanzialmente quelle di medio e lungo periodo che in questi miei primi mesi di mandato ho già tracciato e che cominceranno ad essere attuate ancora più concretamente quando procederò alla nomina del Comitato di Gestione.

Si punterà con decisione alla creazione di un sistema portuale integrato a servizio dei territori che si affacciano sullo Stretto di Messina per il rilancio delle economie locali nella consapevolezza che il miglioramento della mobilità marittima, in uno con gli interventi sulle altre modalità di trasporto connesse, costituirà una spinta determinante soprattutto in questa fase di crisi economica generale".

A Gioia Tauro una gara per affidare completamente del dragaggio del canale

GIOIA TAURO – L'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel Marzo 2019, ha dato avvio ad un programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro.

A conclusione della prima annualità, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimi portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale.

Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all'adozione del complessivo programma dei lavori, è stato infatti constatato che le dune vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi, durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. Come da cronoprogramma, ogni due mesi si procede ad uno specifico intervento, organizzato in base a diverse tipologie di esigenze. Annualmente, il progetto prevede due spianamenti con draga auto-caricante ed auto-refluente ed altri quattro con diversa strumentazione.

L'adozione di questo progetto rientra nella complessiva politica di rilancio dello scalo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha messo in campo un articolato piano di attività, in sinergia con il terminalista, per mantenere alte le perfor-

mances del porto.

Tra le altre misure, rientra nel piano di rilancio portuale, anche, la realizzazione di una banchina lungo l'arenile a ponente del porto, lato nord, con profondità di fondali pari a 17 metri. L'obiettivo è quello di completare il banchinamento del canale al fine di migliorare l'accessibilità lungo le sue banchine poste al lato nord dello scalo.

Per un valore complessivo dell'opera di 16,5 milioni di euro, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha appena pubblicato il relativo bando di gara per l'aggiudicazione della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza nella fase di esecuzione del cantiere.

In un'ottica di sviluppo delle politiche di sostenibilità, con l'obiettivo di ridurre i consumi di energia elettrica nel porto di Corigliano Calabro, l'Ente ha inserito nel proprio Piano operativo triennale 2020 – 2022 la manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro, per adeguare lo scalo alle nuove esigenze commerciali.

Dopo l'approvazione del relativo progetto esecutivo e direzione del cantiere, è stata pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessiva di 491 mila euro. Il progetto prevede la sostituzione di tutti gli apparecchi con nuove tipologie di illuminazione, basate su tecnologia led.

Gli interventi interesseranno tutta l'area portuale, con particolare attenzione all'illuminazione posta lungo la banchina pescherecci e nei piazzali operativi.

Porto di Venezia: Coronavirus trascina giù del 10,5% i volumi di traffico nel primo trimestre dell'anno

VENEZIA – In calo i traffici in entrata e in uscita dal porto di Venezia nel primo trimestre 2020. Il dato finale si attesta su 5.786.101 tonnellate, in flessione del 10,5% rispetto al primo trimestre dell'anno scorso e anche rispetto allo stesso periodo del 2019 tutti i principali dati aggregati riferiti alle merci di: liquid bulk (prodotti petroliferi in genere) -1,4% con 2.207.286 tonnellate, dry bulk (rinfuse minerarie e alimentari) – 32,2% con 1.201.695 tonnellate, general cargo -3,2% con 2.377.120 tonnellate, mentre i container con un -2,1% equivalente a 139.919 Teu, hanno tenuto meglio di altri comparti, almeno per il momento, grazie alla funzione interamente di gateway garantita dallo scalo lagunare.

Per quanto riguarda il forte calo della movimentazione del carbone (- 300 mila tonnellate circa), si segnala che questo dipende dalla futura riconversione a gas della centrale Palladio in osservanza delle indicazioni contenute nella Strategia Energetica Nazionale. Le toccate complessivamente scendono a 588 rispetto alle 627 dell'anno scorso (-6,2%). Crolla, inevitabilmente, del 65,7% il numero dei crocieristi che arriva a soli 5.653 passeggeri nei primi mesi dell'anno. Cala del 43,4% anche il numero dei passeggeri dei traghetti che non superano le 7.292 unità.

Dopo un 2019 di significativa crescita, anche il porto di Chioggia risente della contrazione globale. Con 220.019

tonnellate il volume di traffici si attesta su un valore di -35,8% rispetto al primo trimestre del 2019. In calo del 67,6% i general cargo che raggiungono quota 52.189 tonnellate e del 7,8% i dry bulk che registrano 167.830 tonnellate movimentate.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino dichiara:

“Gli effetti della pandemia nel mese di Marzo trascinano in basso le statistiche dei porti lagunari, che già negli ultimi mesi dell'anno passato avevano dimostrato di accusare il colpo del rallentamento della manifattura e dell'incertezza dei mercati a livello globale. E così i nodi irrisolti della burocrazia, che ostacola da troppo tempo l'avvio di opere necessarie, in primis il mantenimento dei fondali alla quota prevista dal piano regolatore portuale, ci lasciano ancora più esposti rispetto alla tempesta abbattutasi sul mondo, che potrebbe provocare nel 2020 una contrazione del 32% del commercio globale a detta della WTO”.

“Il fenomeno pandemico sta mettendo in moto anche dinamiche poco limpide che finiscono per aggravare la situazione.

E' il caso dell'agroalimentare, dove le variazioni delle rotte commerciali sono dovute soprattutto ad aumenti repentini di prezzo delle materie prime che hanno portato, ad esempio, a una riduzione delle esportazioni di grano dalla Russia e a



Parziale veduta dello scalo lagunare

un aumento delle operazioni speculative.

Analogamente, nel mercato petrolifero a Marzo abbiamo assistito a un brusco calo dei volumi movimentati a causa della fluttuazione dei prezzi e al calo dei consumi ma si è osservato anche un aumento dei noli di navi che vengono utilizzate solo come magazzini a fini speculativi”.

“Dal punto di vista delle dinamiche import/export, nel mese di Marzo a fronte di un calo del 29,9% delle importazioni si assiste a una crescita del 5,2% delle esportazioni. E' il segnale che le aziende stanno producendo andando ad esaurire le materie prime rimaste, è prevedibile quindi un ulteriore e significativo calo dell'export nei prossimi mesi quando le scorte saranno esaurite. Ecco perché adesso dovrebbero essere sostenute tutte le imprese e le attività, per permettere di essere

attivi e reattivi al momento del rebound, che si spera arrivi entro la fine del corrente anno”. “Ci attendono mesi difficili ma non dobbiamo disperare, anzi occorre lavorare uniti per riguadagnare competitività e recuperare il terreno perduto nel più breve tempo possibile. Confido che questa crisi abbia aperto gli occhi a quanti in passato hanno creduto che il porto, le imprese e l'occupazione garantita fossero elementi da considerare nemiche del nostro territorio.

Mi auguro che possa realizzarsi una fase nuova, dove le scelte a favore del potenziamento delle attività portuali, dell'insediamento di nuove attività produttive, innovative e sostenibili, e del rilancio della buona occupazione saranno finalmente valutate da tutti come scelte essenziali per il bene e il futuro di tutta la comunità”.

Piombino chiude trimestre con 797mila tonnellate -11%

PIOMBINO – Nel primo trimestre, flessione dell'11% a Piombino.

Il periodo è stato archiviato con una movimentazione complessiva di 797.150 tonnellate di merce. I dati sono stati pubblicati sul sito dell'Autorità di Sistema portuale, nella nuova sezione da poco pubblicata dall'Ente e battezzata col nome: Osservatorio Covid-19. Segni meno davanti a tutti gli indici di traffico. Particolarmente rilevante la flessione fatta osservare per il settore dei rotabili, con circa 66 mila tonnellate in meno sbarcate/imbarcate (-16,4%). I mezzi commerciali movimentati sono

stati 16.419 contro i 18.414 del 2019 (-10,8%). I risultati negativi sono principalmente da attribuire alle prestazioni del mese di Marzo che si è chiuso con una flessione del 40,5% (Gennaio e Febbraio si erano chiusi in positivo).

In diminuzione anche le merci varie (-96,7%), e quelle alla rinfusa, sia solide che liquide, dove la contrazione in termini percentuali è stata rispettivamente del 2,5 e del 59,8%.

Nei primi tre mesi del 2020 sono passati dalle banchine del porto 205.704 passeggeri, 68 mila in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. Come per il settore rotabile, a far regi-



Immagine dello scalo di Piombino

strate la performance peggiore è il solo mese di Marzo, che a causa delle misure restrittive adottate dal Governo per arginare la diffusione del Coronavirus, si è chiuso con oltre 84 mila passeggeri in meno rispetto a Marzo dello scorso anno. Il calo percentuale è stato del 75%.

Per il settore delle crociere invece nessuna variazione in

quanto nel mese di Marzo non era previsto nessun scalo così come nello scorso anno. L'analisi degli scali non evidenzia invece particolari flessioni rispetto al 2019. Tra Gennaio e Marzo sono arrivate 1949 navi, 58 in meno rispetto al 2019 (-2,8%). Il calo più consistente è stato registrato nel settore passeggeri, che costituisce oltre il 90% del traffico del porto..

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.



Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.



I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it - www.todelta.it

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.msc.com/ita