

RASSEGNA STAMPA DEL

17 marzo 2020

## **Porto di Genova, cosa cambia per i servizi tecnico-nautici**

Genova - Nuove regole per non concentrare arrivi e partenze delle navi e ridurre i contatti delle squadre di addetti ai servizi di pilotaggio, rimorchio e ormeggio in questa fase di emergenza per Coronavirus. «Rallentare e gestire oggi per non interrompere domani»: alla Capitaneria di porto di Genova riassumono così il senso delle novità varate in sinergia con i servizi tecnico-nautici.

L'obiettivo è «ridurre l'incontro tra gli operatori» ed evitare che «un potenziale contagio porti all'isolamento preventivo di un numero elevato di persone da causare una paralisi del servizio» dice la Direzione marittima. Da oggi le manovre di arrivo e partenza delle navi nel porto di Genova saranno concentrate nella fascia diurna 5-23, mentre quella notturna, 23-5 sarà riservata alle sole partenze. Nel bacino di Sampierdarena e porto antico potranno svolgersi solo due manovre in arrivo concomitanti mentre nel bacino di Pra' e Multedo non potranno arrivare contemporaneamente navi porta container e petroliere.

## **De Micheli: "Stop a passeggeri, non alle merci"**

Genova - "Siamo intervenuti in Sicilia e Sardegna, abbiamo ridotto tantissimo il traffico ferroviario, le regioni sono autorizzate a ridurre i trasporti pubblici locali, bus e metro, e stiamo facendo tutti gli sforzi per garantire l'approvvigionamento delle merci». Così la ministra dei trasporti e infrastrutture Paola de Micheli. La ministra osserva poi che la sua città, Piacenza, «è tra le più colpite: vorrei essere lì per fare qualcosa ma non farei niente, resto qui a Roma per servire il mio paese». E assicura: «tutto il governo è in campo così».

«Il provvedimento adottato d'intesa con il ministro dei Trasporti non impedisce l'arrivo delle derrate in Sicilia. Anzi le facilita. Il limite è soltanto per i passeggeri». Lo ha detto, stamane, il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, in collegamento con una trasmissione televisiva su La7. «La Sicilia - ha proseguito - è sempre stata una terra aperta, un luogo d'incontro e di confronto, però mai come in questo momento diventa la terra più a rischio. Noi non siamo soltanto una regione italiana, ma una regione di frontiera dell'Europa. E quindi è chiaro che da noi è maggiore l'apprensione, l'ansia per un rischio che sta montando nelle ultime giornate». Musumeci ha fatto riferimento anche all'arrivo sull'Isola di 31 mila persone, autocertificatesi negli ultimi dieci giorni. «Non sappiamo - ha detto - quanti siano in quarantena, rispettando il protocollo e quanti altri, invece, convinti in maniera sciocca e incosciente di essere invulnerabili, siano rientrati in Sicilia senza denunciare il proprio arrivo». Sulla limitazione dei collegamenti, il presidente ha sottolineato che «sono consentiti solo quelli ampiamente giustificati, da Reggio Calabria alla Sicilia. Abbiamo inoltre un solo volo, per Roma, da Palermo e da Catania, la mattina e la sera. E un solo treno da Roma per Messina, che poi dirama verso Palermo e Siracusa. Sono provvedimenti necessari, straordinari, per far fronte a una situazione straordinaria

## **A bordo di GNV Splendid: già pronte 3 cabine-ospedale**

In questo momento i lavori fervono al ponte 7, il primo del traghetto GNV Splendid ad ospitare le cabine dedicate ai passeggeri, quelle che in queste ore si stanno trasformando in vere e proprie stanze di ospedale per accogliere i contagiati dal Coronavirus. A lavorare a bordo della nave, ormeggiata nel porto storico di Genova, proprio ai piedi della Lanterna, e destinata ad essere attrezzata come nosocomio aggiuntivo per far fronte all'epidemia di COVID-19 e dare una risposta suppletiva in termini di posti letto, c'è anche la genovese Giorgi Sea, azienda attiva nelle forniture navali e industriali che ha sede proprio nel terminal traghetti, oltre a disporre di una filiale a Milano.

I suoi tecnici e operai altamente specializzati stavano già lavorando su un'altra nave di GNV (gruppo MSC) quando, venerdì sera, la società ha dato immediatamente il suo assenso, su richiesta della compagnia, a spostare questa preziosa mano d'opera sullo Splendid per iniziare le complesse operazioni di allestimento.

Così, i lavori sono iniziati sabato mattina. In questa fase consistono nella preparazione delle cabine da destinare ai pazienti. A bordo dello Splendid le cabine passeggeri sono situate ai ponti 7, 8 e 9 e queste sono state scelte, rispetto a quelle riservate all'equipaggio che sono collocate nei ponti inferiori, perché dotate chiaramente di un maggior standard qualitativo. Che tuttavia non basta, rebus sic stantibus, per poter ospitare pazienti più o meno gravi. Così, in sostanza, in questo momento il grosso dell'impegno è concentrato sul fare di due cabine una sola stanza, tramite demolizione della paratia divisoria. Sui traghetti infatti i letti sono addossati alle pareti (e nelle cabine 'normali' se ne trovano fino a quattro in pochi metri quadrati, uno sopra all'altro) e questo non permetterebbe l'agevole passaggio di medici e infermieri intorno al paziente – che spesso e volentieri deve essere girato in posizione supina per consentire una migliore respirazione – e nemmeno il comfort del paziente stesso. Così, al termine dell'operazione, si ricaverà una cabina più grande, dotata di due posti letto: potrà avere due ospiti in caso di situazioni non particolarmente gravi, uno solo invece nei casi più difficili.

“Ci siamo subito messi a disposizione. In questo periodo è già molto avere un lavoro e non essere costretti a fermarsi, ma lavorare per la propria comunità, in un frangente così difficile per tutti, ci rende orgogliosi. Per questo ce la stiamo mettendo tutta: i nostri cinque addetti fanno turni massacranti, dalle 7 del mattino sino a sera, per fare il prima possibile. Riusciamo a completare la trasformazione di due cabine in una singola stanza, con tutto quello che questo comporta a livello di impianto elettrico e non solo, nell'arco di una giornata. Abbiamo iniziato sabato mattina, ad oggi ne abbiamo completate tre. Andiamo avanti”, commenta Giulio Casagrande, responsabile della filiale di Genova di Giorgi Sea, visibilmente emozionato per la particolarità di questa operazione.

In parallelo ci sono altre aziende che si stanno occupando della parte più prettamente legata ai comfort di chi dovrà restare a lungo a bordo di navi che sono pensate per traversate

piuttosto brevi, verso la Sardegna, la Sicilia e il Nord Africa, vale a dire installazione di televisori e connessione internet. La Giorgi Sea sta anche predisponendo, però, un ‘corridoio protetto’ a bordo dello Splendid, realizzato con bandelle in PVC, in modo che i contagiati, imbarcati in garage e poi fatti salire ai piani superiori tramite ascensori dedicati, possano muoversi senza correre il rischio di infettare altre persone, ad esempio membri dell’equipaggio o lo staff sanitario che opererà a bordo e che in questo momento risulta uno dei problemi maggiori cui far fronte, visto l’esiguo numero di medici e infermieri a disposizione.

Queste navi, come aveva spiegato il Governatore della Liguria Giovanni Toti, potrebbero ospitare tre diverse categorie di pazienti: coloro che, in uscita dall’ospedale e tecnicamente guariti, avessero bisogno di un periodo in più di degenza per ristabilirsi completamente; le persone colpite in modo lieve dal Coronavirus, che potrebbero restare in isolamento nelle proprie abitazioni ma che, non avendo nessuno ad aiutarli per la spesa o l’approvvigionamento dei farmaci o avendo altre persone in casa che potrebbero essere infettate, optassero per questa possibilità; pazienti con altre patologie per sgravare il carico degli ospedali.

A dare l’ok definitivo per poter portare i pazienti a bordo della nave dovranno poi essere il Dipartimento di Protezione Civile, cui sarebbero in capo anche i principali costi, e chiaramente le Autorità sanitarie.

Il personale della Giorgi Sea, al pari delle altre persone che stanno prestando servizio a bordo della nave, sta lavorando “con mascherine, tute e guanti di nostra proprietà per garantire la massima sicurezza possibile”, spiega Casagrande. Che aggiunge: “Grazie al nostro lavoro e ai fornitori con cui siamo in contatto abbiamo anche disponibilità di macchine per la ventilazione polmonare, delle quali sembra esserci un grande bisogno. Anche sotto questo fronte, ci mettiamo a disposizione”.

Pietro Roth

## **Nota di Confetra a margine della conferenza stampa Conte-Gualtieri**

= CONFETRA INFORMA =

Il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha commentato i primi riscontri annunciati dal Premier Conte e dal Ministro Gualtieri in conferenza stampa: "Ovviamente aspettiamo di leggere i testi consolidati, ma il Ministro Gualtieri è stato chiaro: la filiera logistica e del trasporto merci rientra tra i settori più immediatamente colpiti dall'emergenza. Quindi beneficerà delle misure compensative, fiscali ed amministrative e degli strumenti agevolativi previsti dal Decreto. Decisiva era anche l'estensione ai nostri settori della Cassa Integrazione: vogliamo superare questa drammatica crisi senza licenziare un solo dipendente. Ho letto poi altri interventi anche a sostegno della portualità e di una più flessibile e funzionale organizzazione dell'autotrasporto. La Ministra De Micheli ha rispettato gli impegni politici assunti con le categorie. Sia chiaro, si tratta di prime misure per non affogare. La pagina della ripresa e dello sviluppo è ancora tutta da scrivere. Ma è importante, nel dramma che stiamo vivendo, aver affermato un principio che è di politica e cultura industriale : la logistica ed il trasporto merci sono una priorità vitale del Paese e del suo sistema produttivo".

DATA 17/3/2020

TESTATA

INFORMARE

---

**Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Hong Kong è cresciuto del +2,6%**

Lo scorso mese, dopo 24 mesi consecutivi di calo, il traffico dei container nel porto di Hong Kong è tornato a registrare un incremento essendo ammontato a 1,19 milioni di teu, con una progressione del +2,6% rispetto a 1,16 milioni di teu nel febbraio 2019 quando era stata segnata una diminuzione del -17,9% sul febbraio 2018.

Al rialzo del traffico dello scorso mese rispetto a febbraio 2019 ha contribuito il minor numero di giorni di festività del capodanno cinese che quest'anno è stato celebrato il 25 gennaio rispetto a 5 febbraio nel 2019, ricorrenza annuale che prevede un periodo di 16 giorni di festa con inizio dalla vigilia di capodanno. Non è invece noto quale possa essere stato l'impatto dell'epidemia di coronavirus sull'attività dello scalo portuale cinese.

Nel primo bimestre del 2020 il traffico è stato pari a 2,54 milioni di teu, con una flessione del -11,0% sullo stesso periodo dello scorso anno.

## **Crollo del traffico dei container nei terminal cinesi di COSCO Shipping Ports a febbraio**

Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dal gruppo terminalista cinese COSCO Shipping Ports è diminuito del -12,1% rispetto a febbraio 2019 a causa del crollo del -19,6% dei volumi containerizzati movimentati dai terminal cinesi del gruppo. In Cina, infatti, dopo il calo del -4,3% registrato a gennaio 2020, lo scorso mese i terminal dell'azienda hanno movimentato 3,91 milioni di teu rispetto a 4,86 milioni di teu nel febbraio dello scorso anno, con una riduzione di 952mila teu conseguenza principalmente dell'impatto sul traffico della diffusione del coronavirus con epicentro a Wuhan, nella centrale provincia cinese di Hubei. La flessione è solo in minima parte addebitabile alla cessione di tre terminal fluviali del gruppo che nel febbraio 2019 avevano movimentato complessivamente meno di 283mila teu.

A febbraio 2020 i terminal esteri che fanno capo a COSCO Shipping Ports hanno movimentato un totale di 2,21 milioni di teu (+5,3%) tra cui, nel Mediterraneo, 415mila teu movimentati nel porto greco del Pireo (+2,2%), 296mila teu nel porto egiziano di Port Said (+40,9%), 104mila teu nel porto turco di Kumport (Istanbul) (+10,1%) e 5mila teu nel porto italiano di Vado Ligure (+14,2%).

Nel primo bimestre di quest'anno i terminal del gruppo hanno movimentato un totale di 14,52 milioni di teu, con una contrazione del -6,3% sui primi due mesi del 2019, di cui 9,92 milioni di teu movimentati nei porti cinesi (-11,0%) e 4,60 milioni di teu nei terminal esteri (+5,6%).



## **Coronavirus, gran parte delle principali compagnie crocieristiche cessa temporaneamente l'attività**

Una dopo l'altra tutte le principali compagnie crocieristiche mondiali hanno annunciato la cessazione delle attività per periodi temporanei più o meno prolungati a causa della diffusione a livello globale del coronavirus. Ora è la volta dei due gruppi statunitensi leader incontrastati del settore: Carnival Corporation, che ha una flotta di 105 navi a cui se ne aggiungeranno altre 16 nuove unità entro il 2025, e Royal Caribbean Cruises (RCL), che opera 61 navi che saranno affiancate da altre 17 nuove unità che saranno prese in consegna entro il 2026.

Il secondo gruppo americano ha annunciato la cessazione di tutte le crociere effettuate dai suoi marchi Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Silversea e TUI Cruises con effetto dalla mezzanotte di sabato scorso, con la previsione di riprendere le operazioni il prossimo 11 aprile. Le crociere in corso termineranno come da programma e Royal Caribbean Cruises assisterà i passeggeri per il loro rientro a casa.

Anche i marchi crocieristici di Carnival Corporation hanno annunciato sospensioni delle attività, ma la risposta all'emergenza è più articolata. Se Costa Crociere e Princess Cruises hanno comunicato la sospensione temporanea delle crociere, la prima con effetto sino al 3 aprile e la seconda sino al 10 maggio, i brand Carnival Cruise Line, Cunard, Holland America Line e Seabourn hanno reso noto che fermeranno le attività nordamericane per un mese: Carnival Cruise Line tornerà in servizio il 10 aprile; Cunard non ha ancora comunicato la data di riavvio delle attività; Holland America Line ha annullato le crociere in programma sino al 14 aprile; pure Seabourn non ha ancora precisato quando ricominceranno le crociere. Anche il marchio australiano P&O Cruises Australia ha comunicato la sospensione delle attività per un mese, con previsione di riavviarle il 12 aprile. Per ora, invece, il brand britannico P&O Cruises (UK) si è limitato a apportare modifiche agli itinerari crocieristici. Il marchio tedesco AIDA Cruises, che fa capo al gruppo Carnival attraverso Costa Crociere, così come il marchio italiano ha annunciato la sospensione temporanea delle attività per un periodo più breve, precisando che le riprenderà all'inizio di aprile.

Un altro principale operatore della crocieristica, la MSC Cruises, ha invece fermato temporaneamente tutte le attività basate negli Stati Uniti sino al 30 aprile, sta annullando le crociere in programma negli Emirati Arabi e ha annullato le crociere di *MSC Opera* nel Mediterraneo sino al 21 aprile e nella stessa regione ha modificato gli itinerari di *MSC Grandiosa*, mentre nelle Antille sta annullando le crociere di *MSC Preziosa* sino al 28 marzo.

Infine Norwegian Cruise Line ha annunciato la sospensione temporanea delle attività della propria flotta, con l'obiettivo di riprendere i servizi dal 12 aprile.

La decisione di cessare temporaneamente le attività marittime e turistiche non è stata assunta solo da società armatoriali dell'industria delle crociere, ma anche da numerose altre compagnie di navigazione, principalmente tra quelle che trasportano passeggeri. Fra queste, la tunisina Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN), che ha comunicato di aver stabilito la sospensione delle traversate tra la Tunisia e la Francia (Marsiglia) e l'Italia (Genova) sino al prossimo 4 aprile alla luce degli sviluppi relativi all'epidemia del coronavirus. La diffusione dei contagi in tutta Europa ha indotto anche compagnie nordeuropee ad adottare le stesse misure, tra cui la Stena Line, che ha sospeso sino a nuova comunicazione i servizi marittimi tra Danimarca e Polonia a causa delle restrizioni imposte dalle autorità delle due nazioni, e la Tallink, che ha sospeso il servizio Tallin-Stoccolma.

In Italia anche la navalmeccanica pubblica si ferma. Fincantieri ha deciso di sospendere le attività produttive nei siti italiani del gruppo da domani al 29 marzo, disponendone la chiusura - ha specificato l'azienda - con ricorso alle ferie collettive, anticipandole rispetto al godimento nel consueto periodo estivo. Precisando inoltre che questa misura era stata richiesta dai sindacati Fim, Fiom e Uilm, Fincantieri ha spiegato che «tale decisione è stata presa nella consapevolezza che la sospensione delle attività per un periodo di 14 giorni è coerente con le indicazioni imposte dalle autorità sanitarie in tema di quarantena al fine di ridurre le possibilità di contagio, rispondere alle misure governative di restrizione, nonché consentire a tutti i lavoratori di porre in essere adeguati comportamenti per affrontare l'emergenza. La modalità adottata, alla normalizzazione della situazione - si legge in una nota del gruppo navalmeccanico - consentirebbe di ripartire “ventre a terra” per salvaguardare il futuro dell'azienda e del Paese e, peraltro, non si tradurrà in una perdita economica per i lavoratori. Solo in questo modo, senza nessun reale sacrificio rispetto allo stato di emergenza dell'Italia, potremo non pregiudicare il nostro futuro, salvaguardare la continuità operativa dell'azienda, il mantenimento dei livelli occupazionali e la credibilità guadagnata da Fincantieri con la propria clientela nazionale ed estera e quest'ultima potrà trovare l'assicurazione, a situazione normalizzata, che le consegne successive saranno rispettate adempiendo alle scadenze di contratto».

## **COVID-19, la Commissione UE raccomanda misure per assicurare il trasporto di merci e servizi essenziali nel mercato interno**

La Commissione Europea ha pubblicato oggi delle linee guida sulle misure di gestione delle frontiere da parte degli Stati dell'UE con lo scopo di salvaguardare la salute dei cittadini europei, messa in pericolo dalla diffusione del virus COVID-19, e nel contempo di consentire i trasporti di beni essenziali e lo svolgimento di servizi essenziali. «Le nostre misure per contenere l'epidemia di coronavirus - ha spiegato la presidente della Commissione UE, Ursula von der Leyen - saranno efficaci solo se ci coordiniamo a livello europeo. Dobbiamo adottare misure eccezionali per proteggere la salute dei nostri cittadini. Ma dobbiamo assicurare che le merci e i servizi essenziali continuino ad affluire nel nostro mercato interno. Questo è l'unico modo per prevenire la carenza di attrezzature mediche o di prodotti alimentari. Non è solo - ha precisato von der Leyen - una questione economica: il nostro mercato unico è un elemento chiave della solidarietà europea. Sto discutendo con tutti gli Stati membri - ha concluso la presidente della Commissione Europea - in modo da affrontare assieme questa sfida, come Unione».

Sottolineando che il settore dei trasporti e della mobilità è essenziale per garantire la continuità economica, le linee guida evidenziano che i servizi di trasporto di emergenza dovrebbero avere la priorità all'interno del sistema di trasporto, ad esempio tramite corsie preferenziali, e che le misure di controllo non dovrebbero compromettere la continuità dell'attività economica e dovrebbero preservare il funzionamento delle catene di approvvigionamento. «Il trasporto di merci senza interruzioni - specifica il documento - è fondamentale per garantire la disponibilità delle merci, in particolare di beni essenziali quali forniture alimentari, compresi bestiame, attrezzature e forniture mediche e protettive essenziali. Più in generale, tali misure non dovrebbero causare gravi interruzioni delle catene di approvvigionamento, dei servizi essenziali di interesse generale e delle economie nazionali e dell'economia dell'UE nel suo insieme».

Inoltre le linee guida precisano che «i viaggi di lavoro volti ad assicurare il trasporto delle merci e dei servizi dovrebbero essere consentiti. In tale contesto - si chiarisce - l'agevolazione di spostamenti sicuri per gli addetti ai trasporti, inclusi camionisti e macchinisti, piloti e equipaggi, attraverso le frontiere interne ed esterne, è un fattore chiave per garantire un'adeguata circolazione delle merci e del personale essenziale».

Il documento precisa che «laddove gli Stati membri impongano restrizioni al trasporto di merci e di passeggeri per motivi di salute pubblica, ciò dovrebbe avvenire solo se tali restrizioni sono trasparenti, ovvero convalidate da dichiarazioni o documenti pubblici, oppure debitamente motivate, ovvero devono essere precisate le ragioni e il collegamento con l'emergenza COVID-19 e le giustificazioni devono avere basi scientifiche e supportate dalle raccomandazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e del Centro europeo per la prevenzione delle malattie (ECDC)». Inoltre le restrizioni dovrebbero essere «proporzionate, cioè non andare oltre quanto è strettamente necessario», e dovrebbero essere «pertinenti e

specifiche per le modalità, vale a dire che le restrizioni per una qualsiasi delle diverse modalità di trasporto devono essere adattate a tale modalità”. Infine le restrizioni “non dovrebbero essere discriminatorie”.

Le linee guida rimarcano che «eventuali restrizioni previste per i trasporti dovrebbero essere comunicate alla Commissione e a tutti gli altri Stati membri in modo tempestivo e, in ogni caso, prima che siano attuate, fatte salve le norme specifiche che si applicano alle misure di emergenza nel settore dell'aviazione».

Relativamente alla fornitura delle merci, il documento puntualizza che “gli Stati membri dovrebbero garantire la libera circolazione di tutte le merci. In particolare, dovrebbero assicurare la catena di approvvigionamento di prodotti essenziali quali medicinali, attrezzature mediche, prodotti alimentari essenziali e deperibili e bestiame. Nessuna restrizione dovrebbe essere imposta alla circolazione delle merci nel mercato unico, in particolare (ma non limitatamente a) beni essenziali, sanitari e deperibili, in particolare i prodotti alimentari, se non debitamente giustificata. Gli Stati membri dovrebbero designare corsie privilegiate per il trasporto di merci (ad esempio tramite 'corsie preferenziali') e prendere in considerazione la rinuncia ai divieti di circolazione nei fine settimana esistenti”.

Inoltre - prosegue il documento - “non dovrebbero essere imposte ulteriori certificazioni per le merci che circolano legalmente nel mercato unico dell'UE. Va notato - si sottolinea - che, secondo l'Autorità europea per la sicurezza alimentare, non vi sono prove che gli alimenti costituiscano una fonte o un mezzo di trasmissione del COVID-19”.

Tra le altre raccomandazioni, le linee guida rilevano che, “se necessario, i lavoratori dei trasporti, in particolare ma non solo quelli che consegnano beni essenziali, dovrebbero poter circolare attraverso le frontiere e la loro sicurezza non dovrebbe in alcun modo essere compromessa” e che, “se necessario, i nodi di trasporto specifici, come ad esempio porti, aeroporti e centri logistici, dovrebbero essere rafforzati”.

## **Apprezzamento di Confetra per l'annuncio del governo di sostegni al settore della logistica e dei trasporti**

Confetra ha espresso apprezzamento per il sostegno al settore dei trasporti e della logistica annunciato dal governo, anche se per un giudizio pienamente positivo la Confederazione attende di leggere i provvedimenti che verranno adottati dall'esecutivo. «Ovviamente aspettiamo di leggere i testi consolidati», ha spiegato il presidente di Confetra, Guido Nicolini, commentando la conferenza stampa odierna del primo ministro Giuseppe Conte, e dei ministri del Lavoro e delle politiche sociali e dell'Economia e delle Finanze, Nunzia Catalfo e Roberto Gualtieri. «Ma il ministro Gualtieri - ha sottolineato Nicolini - è stato chiaro: la filiera logistica e del trasporto merci rientra tra i settori più immediatamente colpiti dall'emergenza, Quindi beneficerà delle misure compensative, fiscali ed amministrative, e degli strumenti agevolativi previsti dal decreto».

«Decisiva - ha rilevato il presidente di Confetra - era anche l'estensione ai nostri settori della cassa integrazione: vogliamo superare questa drammatica crisi senza licenziare un solo dipendente. Ho letto poi altri interventi anche a sostegno della portualità e di una più flessibile e funzionale organizzazione dell'autotrasporto. La ministra De Micheli - ha osservato Nicolini - ha rispettato gli impegni politici assunti con le categorie. Sia chiaro: si tratta di prime misure per non affogare. La pagina della ripresa e dello sviluppo è ancora tutta da scrivere. Ma - ha concluso Nicolini - è importante, nel dramma che stiamo vivendo, aver affermato un principio che è di politica e cultura industriale : la logistica ed il trasporto merci sono una priorità vitale del Paese e del suo sistema produttivo».

Anche Conftrasporto-Confcommercio attende di leggere i contenuti del decreto del governo prima di dare un giudizio positivo: le prime bozze - ha affermato il presidente Fabrizio Palenzona - non lasciavano intravedere tante positività. «Ora - ha aggiunto - l'annuncio del ministro dell'Economia, effettuato in una conferenza stampa televisiva, con il quale è stato annunciato che il trasporto merci è inserito tra i settori che godono del differimento delle imposte e delle misure di carattere generale, è un elemento più significativo».

## **Calo del traffico delle merci nel porto di Ravenna a gennaio. In crescita l'attività nei porti del Tirreno Centrale**

Lo scorso gennaio il porto di Ravenna ha movimentato 1,84 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -3,3% sul gennaio 2019, di cui 1,58 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-5,4%) e 261mila tonnellate all'imbarco (+11,7%). Nel settore delle merci varie i carichi convenzionali sono ammontati complessivamente a 510mila tonnellate (+2,4%), i carichi containerizzati a 162mila tonnellate (-13,8%) e i rotabili a 118mila tonnellate (-8,6%). Nel comparto delle rinfuse liquide i prodotti petroliferi hanno totalizzato 182mila tonnellate (+2,1%) e gli altri carichi 172mila tonnellate (+46,5%). Le rinfuse secche si sono attestate a 696mila tonnellate (-12,2%).

A gennaio 2020 il traffico delle merci nei porti del sistema del Tirreno Centrale, costituito dagli scali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, è stato pari a 2,61 milioni di tonnellate (+6,5%), di cui 1,56 milioni di tonnellate allo sbarco (+8,5%) e 1,04 milioni di tonnellate all'imbarco (+3,4%). Globalmente le merci varie sono state 1,94 milioni di tonnellate (+3,4%), di cui 982mila tonnellate di rotabili (-0,5%), incluse 624mila tonnellate movimentate nel porto di Salerno (-1,0%) e 358mila tonnellate nel porto di Napoli (+0,4%), 899mila tonnellate di merci in container (+6,3%), incluse 491mila tonnellate movimentate a Napoli (+12,5%) e 407mila a Salerno (-0,3%), e 63mila tonnellate di merci convenzionali (+30,9%). Nel segmento delle rinfuse liquide il totale movimentato dal sistema portuale campano è stato di 526mila tonnellate passate attraverso il porto di Napoli (+12,7%), mentre in quello delle rinfuse solide il dato è stato di 135mila tonnellate (+35,1%), di cui 124mila tonnellate nel porto di Napoli (+40,1%) e 11mila tonnellate nel porto di Salerno (-3,4%).

## **Nuove linee guida per i lavoratori portuali**

LIVORNO – Nuove linee guida per le operazioni portuali nei terminal, per le operazioni banchina-nave e per i trasportatori in porto, sono state diffuse nel tardo pomeriggio di ieri dall’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Il documento, nato da un confronto con le Amministrazioni per far fronte all’emergenza epidemiologica da Covid-19, prende le mosse dalle indicazioni contenute nel Dpcm 11 Marzo 2020 e del Protocollo nazionale di regolamentazione adottato il 14 Marzo 2020 per l’emergenza Covid-19.

Alle imprese portuali viene innanzitutto chiesto che venga garantita l’informazione costante ed aggiornata sulle corrette modalità di comportamento e relativamente al corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale (mascherine, guanti, tute, ecc...), nonché su tutte le disposizioni emanate dall’Amministrazione sanitaria.

Dovrà inoltre essere assicurata la sanificazione degli spazi e dei veicoli di lavoro, in relazione alle caratteristiche e agli utilizzi dei locali e dei mezzi di trasporto ad ogni fine turno, garantendo l’utilizzo di disinfettanti a base di cloro (ipoclorito di sodio 0,1%) o alcol etilico (al 70%).

L’igienizzazione degli strumenti di lavoro deve essere effettuata attraverso una periodica pulizia straordinaria delle attrezzature di uso comune ed è raccomandata la sensibilizzazione del personale operativo al fine di provvedere a tenere puliti i veicoli e ogni relativo elemento soggetto a contatto, distribuendo sui vari mezzi dei prodotti igienizzanti e dei rotoli di carta. Si dovranno evitare episodi di affollamento negli spogliatoi e assicurare in ogni caso la distanza minima di 1 metro e i dipendenti dovranno essere dotati, oltretutto dei DPI normalmente in uso per ogni tipo di attività, di idonee mascherine e guanti monouso, compatibilmente con l’oggettiva difficoltà di reperimento degli stessi.

Le nuove linee guida prevedono inoltre che la composizione delle squadre fisse di lavoratori dovrà essere organizzata per limitare al minimo la commistione di persone e di facilitare, in caso di soggetto positivo, l’individuazione dei possibili contagiati.

Anche i servizi di navetta dovranno essere organizzati in modo da limitare il più possibile la presenza di personale a bordo, garantendo in ogni caso la distanza di un metro; ove non fosse possibile il rispetto della distanza minima, resta fermo l’uso di DPI specifici (mascherine).

Relativamente alle operazioni di carico/scarico, queste devono essere organizzate d’intesa con il comando nave in modo che se in stiva sono presenti lavoratori portuali, non siano presenti al contempo personale marittimo (salvo quello indispensabile allo svolgimento delle operazioni) e/o passeggeri.

Durante le operazioni di interfaccia banchina-nave, devono essere evitati, per quanto possibile, i contatti tra personale di terra e personale di bordo: in caso di necessità di operazioni ravvicinate, deve sempre essere mantenuta la distanza di almeno 1 metro tra i lavoratori di terra e di bordo interessati.

I lavoratori di terra che salgono a bordo, oltre che degli ordinari DPI, devono essere dotati di idonee mascherine e guanti monouso, compatibilmente con l’oggettiva difficoltà di reperimento degli stessi.

Nelle nuove linee guida si raccomanda infine la riduzione al minimo di ogni occasione di contatto tra gli autisti e il personale ai varchi di ingresso ai varchi.

Il presidente dell'AdSp, Stefano Corsini, precisa che per definire le nuove disposizioni, "abbiamo ascoltato le istanze delle categorie interessate e condiviso con le Amministrazioni in porto le misure più adeguate da adottare. Questo documento è il frutto del lavoro di giorni intensi durante i quali abbiamo partecipato attivamente anche al lavoro di elaborazione dei decreti del Governo. I nostri porti rimangono operativi, ma per rimanere tali occorre che siano rispettate le misure per evitare la diffusione del contagio: siamo certi che gli operatori risponderanno con la consueta professionalità".



## **Ancona: stagione crocieristica inizia l'8 Maggio**

ANCONA – La stagione crocieristica di Msc Crociere dal porto di Ancona sarà inaugurata l'8 Maggio con la prima partenza di Msc Sinfonia.

Come misura di prevenzione per la diffusione del Coronavirus, slitta nel porto dorico l'inizio della stagione crocieristica della compagnia di navigazione Msc Crociere. La prima toccata di Msc Sinfonia era prevista per il 10 Aprile; la compagnia ha comunicato l'annullamento delle toccate del mese di aprile ipotizzando per l'8 Maggio l'inizio della nuova stagione salvo il protrarsi dell'emergenza o altre cause oggi non preventivabili.

La decisione di sospendere momentaneamente le stagioni crocieristiche sta coinvolgendo tutte le compagnie e le principali rotte europee e mondiali di questo traffico marittimo per affrontare le conseguenze del Covid-19 e prevenirne responsabilmente la diffusione.

“L'avvio della stagione crocieristica sta logicamente risentendo della drammatica situazione che si è creata con la diffusione del coronavirus – afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, è chiaro che la salute pubblica deve essere sempre messa al primo posto ed è quello che si sta facendo nei sistemi portuali italiani e mondiali con un comportamento coscienzioso che ovviamente coinvolge anche le compagnie di navigazione e delle crociere in particolare. Adesso è il tempo degli atteggiamenti responsabili per poter uscire prima possibile da questa emergenza sanitaria. Il porto di Ancona si trovava in una forte fase espansiva. Tornerà sicuramente, finito questo brutto momento, ad essere un volano di sviluppo e occupazione grazie all'impegno di tutti gli imprenditori e delle istituzioni perché noi non ci arrendiamo, mai”.

## **PSA Genova Pra': misure di contrasto Covid-19**

GENOVA – In attuazione del protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro sottoscritto da sindacati, Associazioni datoriali e Governo sabato scorso 14 Marzo che prevede per tutti i siti produttivi ulteriori adempimenti finalizzati alla prosecuzione delle attività produttive, nonché la previsione della possibilità della riduzione temporanea della produzione con l'obiettivo di limitare la presenza del personale pur mantenendo l'operatività del sito, PSA Genova Pra' ha definito e già comunicato all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, le seguenti azioni da porre in essere a partire da ieri:

- 1) Ciclo nave: saranno operative al massimo 4 mani di lavoro per ciascun turno;
- 2) Ciclo ferrovia: sarà operativa al massimo 1 mano di lavoro per ciascun turno;
- 3) Ciclo merci/gate:
  - Export: l'accettazione del carico Export della 2° nave di ciascun servizio sarà vincolata alla fine delle operazioni commerciali della 1° nave;
  - Import: nessuna limitazione;
  - Flusso massimo orario c/o Merci e Gate: 80 camion/ora.

Tali misure di contrasto al virus vengono emanate per evitare il blocco totale delle attività del terminal, ma con l'intenzione di supportare al meglio, per quanto possibile, la catena logistica nazionale, nell'imprescindibile necessità di salvaguardare la salute dei propri dipendenti e di tutte le persone che gravitano, con la loro attività, all'interno del sito di PSA Genova Pra'.

Consci delle difficoltà a cui ogni singolo attore della catena logistica terminal,

dovrà fare fronte e siamo grati per gli sforzi già profusi e che saranno ancora necessari nel prossimo periodo, PSA è sicura che tutte le parti coinvolte comprenderanno lo sforzo posto in essere dalla nostra organizzazione e adotteranno, a loro volta, tutte le possibili azioni per mitigare le ripercussioni negative a cui dovremo andare incontro.

Il terminalista, infine, è disponibile ad effettuare, in modalità di conference call, tutti gli incontri che si renderanno necessari con le Associazioni coinvolte in modo da meglio spiegare le modalità delle azioni intraprese nel breve e nel prossimo futuro, pronti ad accettare gli eventuali suggerimenti che possano contribuire a mitigare questo periodo molto difficile per il nostro Paese.

## **Riunione straordinaria porto di Civitavecchia**

CIVITAVECCHIA – Rigorosamente in conference call, si è riunito ieri, in via straordinaria, il Comitato di Igiene e Sicurezza del Porto di Civitavecchia.

Tenuto conto degli orientamenti espressi durante la seduta, l’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale ha emanato, con l’apprezzamento e la condivisione del Comitato, le Linee Guida dell’ente per il contenimento dell’emergenza Covid-19.

“Ferme restando le attribuzioni delle Autorità competenti per materia e le responsabilità proprie di ogni datore di lavoro nonché le norme in materia di salute e sicurezza dei lavoratori, abbiamo elaborato le Linee Guida allo scopo di garantire la continuità operativa degli scali portuali del network dei Porti di Roma e del Lazio, pur nella contingente emergenza epidemiologica da Covid-19”, spiega il presidente dell’AdSp, Francesco Maria di Majo.

“La finalità delle presenti linee guida è quella di ridurre, mediante azioni precauzionali, i rischi da contagio tra le persone che operano interfacciandosi con altri soggetti/lavoratori/operatori nel porto di Civitavecchia, nelle banchine pubbliche, nei terminal, negli spazi comuni, in corrispondenza degli accessi alle aree demaniali portuali e nelle banchine in concessione”, continua di Majo.

“Con la loro redazione, abbiamo, inoltre, inteso agevolare le imprese nell’adozione di protocolli di sicurezza anti-contagio, ovvero di protocolli per il contenimento della diffusione del Covid-19 negli ambienti di lavoro, nella consapevolezza che la prosecuzione delle attività ciclo delle operazioni portuali potrà continuare solo in presenza di condizioni che assicurino ai lavoratori adeguati livelli di protezione”, precisa il presidente dell’Authority.

“Intanto, abbiamo consegnato nuove mascherine agli operativi, nostri e non solo, che, anche la scorsa notte, seguiti costantemente dal dirigente del Lavoro portuale, Lelio Matteuzzi e dal responsabile della Sicurezza dell’AdSp, Gianlemaco Peticara, hanno assicurato che un altro sbarco di nostri connazionali provenienti da Barcellona si verificasse senza problemi e nel pieno rispetto dei protocolli di sicurezza e delle procedure indicate dal Governo per affrontare l’emergenza Coronavirus”.

“L’AdSp continua, quindi, il suo lavoro al servizio di tutti e, nel Tavolo di Crisi che ho indetto per domani (oggi per chi legge, ndr), proseguiremo la nostra attività di coordinamento con le imprese operanti nello scalo, con le Società di Interesse Generale e con i sindacati”, conclude il numero uno di Molo Vespucci al termine della riunione straordinaria.

## **Oocl ordina cinque navi da 23000 teu**

HONG KONG – Oocl ordina cinque navi da 23000 teu di capacità, al costo di 155,68 milioni di dollari ciascuna che prenderà in consegna nel 2023.

La compagnia di Hong Kong ha firmato i contratti per la costruzione di queste nuove porta containers con i cantieri navali Nantong Cosco KHI Ship Engineering Co., Ltd. e Dalian Cosco KHI Ship Engineering Co. Ltd.

Le cinque navi da 23000 teu fanno parte dell'attuale programma dell'armamento che prevede l'introduzione di navi grandi, moderne ed efficienti dal punto di vista del consumo di carburante per rafforzare ulteriormente la competitività della flotta e il riequilibrio della stessa, aumentando la proporzione di navi di proprietà, mentre un certo numero di unità noleggiate a lungo termine verrà restituito ai proprietari.

Attualmente, Oocl possiede sei mega-navi di classe G, ognuna della capacità di 21000 teu, ordinate a Marzo 2015, come primo passo dell'incremento di questa tipologia di carrier nella relazione commerciale tra Asia ed Europa. Il piano in quel momento era di ordinare un secondo lotto di cinque-sei mega navi. Tuttavia, questo ordine aggiuntivo non c'è mai stato, prima a causa delle terribili condizioni di mercato nel 2016, e poi per tutto il 2017-2018 l'attenzione si era spostata sulla vendita del gruppo Ooil a Cosco Shipping Holdings.

L'annuncio di questo nuovo ordine per unità da 23000 teu, rappresenta questo secondo passo tanto atteso, coerente con il piano di sviluppo di Oocl. Le fullcontainer verranno impiegate nei servizi tra Asia ed Europa al fine di rafforzare la posizione competitiva di Oocl sul mercato e migliorare l'offerta ai clienti. Bilanciando questa espansione, nei prossimi cinque anni la compagnia intende restituire o smaltire 13 navi della sua flotta, per un totale di circa 76000 teu, dopo che queste hanno svolto con successo il loro servizio.

Inoltre, le nuove navi contribuiranno ad apportare economie di scala e consentiranno a Oocl di continuare ad offrire servizi più competitivi e best-in-class ai caricatori.

Le più recenti tecnologie dei motori e altre attrezzature all'avanguardia saranno utilizzate per ottenere una maggiore efficienza operativa e ridurre le emissioni di carbonio, in linea con l'impegno per la sostenibilità aziendale e la salvaguardia dell'ambiente.

Ma questa iniziativa, oltre a rimarcare la fiducia dell'armamento nei traffici Asia-Europa, ritenuto uno dei principali corridoi commerciali per i decenni a venire, rappresenta anche la fiducia nella strategia a doppio marchio del gruppo attuata dal 2018 con l'acquisizione di Ooil da parte di Cosco Shipping Holdings.

## **In Sicilia stop ai collegamenti ordinari. Garantito il trasporto merci**

A seguito della richiesta pervenuta ieri sera da parte della Regione Sicilia, la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato stanotte il decreto che prevede la sospensione dei collegamenti e dei trasporti ordinari delle persone da e per la Sicilia. Resta regolare, com'è per la Sardegna, il trasporto merci.

L'obiettivo del decreto, spiega una nota del MIT, «è quello di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, limitando al massimo il rischio di possibili fonti di contagio provenienti dall'esterno della Sicilia».

Le persone possono viaggiare su navi adibite al trasporto merci esclusivamente per dimostrate ed improrogabili esigenze, previa autorizzazione del presidente della Regione, le stesse misure adottate per la Sardegna. Sono consentiti gli spostamenti via mare per i passeggeri da Messina per Villa San Giovanni e Reggio Calabria e viceversa, per comprovate esigenze di lavoro, di salute o per situazioni di necessità. Discorso analogo per il trasporto aereo delle persone, da e verso la Sicilia, assicurato soltanto per improrogabili esigenze di connessione territoriale con la penisola, esclusivamente presso gli aeroporti di Palermo e Catania, mediante due voli A/R Roma-Catania e due voli A/R Roma-Palermo, uno meridiano e l'altro antimeridiano, con sospensione di tutti gli altri voli compresi quelli internazionali.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari verso la Sicilia, si ricorda che quelli notturni a lunga percorrenza sono sospesi, in tutta la nazione, e per diurni è previsto il mantenimento dei collegamenti minimi essenziali mediante un treno giorno intercity Roma/Palermo e viceversa. Sono soppressi, infine, i servizi automobilistici interregionali.

## **Porti di Genova e Savona, le linee guida per affrontare il Covid-19**

I porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure mantengono la loro piena operatività. Lo assicura l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale che affronta la situazione di emergenza Coronavirus in sintonia con le disposizioni governative per il contenimento dell'epidemia, che garantiscono la libera circolazione delle merci sul territorio nazionale.

Il Comitato di Igiene e Sicurezza del porto ha definito domenica le linee guida operative per la prevenzione della diffusione del covid-19 in ambito portuale, che prevedono specifiche misure per assicurare la tutela della salute dei lavoratori ed il regolare svolgimento delle attività portuali, sia nella componente commerciale che industriale/riparazioni navali.

I provvedimenti adottati prevedono l'intensificazione delle misure di sanificazione e di mezzi e ambienti di lavoro da parte delle imprese; l'assunzione di protocolli anti-contagio (igienizzazione di mani e strumentazione, rispetto delle distanze interpersonali, dotazione di dispositivi di protezione) e la riorganizzazione delle modalità di relazione con l'utenza per ridurre al minimo il contatto tra le persone coinvolte (navi/impresе/autotrasporto/passeggeri), con l'adozione di sistemi telematici per favorire lo scambio documentale elettronico.

Eventuali momentanee difficoltà operative nella fase di implementazione delle nuove modalità saranno gestite e superate con la cooperazione di tutte le parti coinvolte verso l'obiettivo comune di garantire la sicurezza dei lavoratori ed il regolare svolgimento delle attività del porto che, in momento di particolare criticità per il Paese, assicura un indispensabile canale di scambio commerciale per l'import/export delle industrie e dei mercati italiani. In particolare, ferma a livello globale l'attività delle crociere, sono regolari i servizi ro-ro per garantire l'approvvigionamento delle isole, mentre i terminal container di Genova, Pra' e Vado continuano a ricevere navi da ogni parte del mondo, pur nel quadro di riassetto dei servizi oceanici da parte delle maggiori compagnie e alleanze.

## «Vogliamo i superpoteri»

Poteri commissariali per i presidenti delle Autorità di Sistema Portuali. Per il numero uno di Assoport, Daniele Rossi, il rilancio della portualità italiana passa dalla realizzazione di una previsione normativa semplice e indolore per le casse dello Stato.

«In un momento di crisi eccezionale come quello che stiamo vivendo – dice Rossi a Port News – dobbiamo cercare di mettere il sistema dei porti in condizione di recuperare il terreno perduto e ripartire con celerità».

Rossi guarda all'esempio positivo di Taranto e ai poteri commissariali che il Governo Monti, con [DPCM del 17 febbraio 2012](#), ha dato al presidente Sergio Prete per sbloccare le opere dello scalo portuale pugliese.

«Il Governo non deve inventarsi niente di nuovo, basta copiare quel decreto presidenziale ed estenderlo a tutte le Autorità di Sistema». In particolare, ciò che fa gola ai vari presidenti degli scali portuali nazionali è la possibilità di acquisire l'istituto del silenzio assenso per quelle opere che siano ritenute prioritarie.

La previsione è contenuta nel Dpcm di nomina dell'avvocato Prete, e stabilisce che entro il termine perentorio di trenta giorni dalla data di pubblicazione di un elenco di opere le amministrazioni competenti adottano i provvedimenti necessari anche di natura sostitutiva perché l'esecuzione delle opere sia avviata.

«Un commissario straordinario può di fatto chiedere che tutti i pareri del caso per l'avvio di un'opera vengano dati entro trenta giorni. Scaduti i termini di legge, si può procedere comunque alla realizzazione della infrastruttura. Questa sarebbe per noi una vera rivoluzione», afferma il presidente dell'AdSP di Ravenna.

«Non può immaginare quanto tempo ci voglia oggi per ottenere autorizzazioni e pareri ai fini della realizzazione di un progetto infrastrutturale. Una conferenza dei servizi locale – tanto per fare un esempio – non si chiude in meno di un anno, un anno e mezzo».

È arrivato insomma il momento di guardare avanti e cominciare a mettere in moto la macchina: «Quando arriveremo a vedere la luce in fondo al tunnel dovremo essere messi in grado di ripartire con uno slancio inusuale. Sperimentiamo questi poteri commissariali per due anni e vediamo come va. Ecco la mia proposta».

Nel frattempo, però, serve una terapia d'urto per arginare l'impatto negativo che il Covid-19 sta avendo sull'industria dello shipping. Da questo punto di vista, il presidente di Assoport dice di essere favorevole a misure economiche come l'esenzione provvisoria delle tasse di ancoraggio e la sospensione del pagamento dei canoni fino a tutto luglio 2020: «In questa fase siamo tutti chiamati a fare dei sacrifici, non vorrei però che tali misure andassero a

impattare sulle Autorità di Sistema mettendo a rischio la stabilità dei loro bilanci. Occorre trovare una copertura diversa: una soluzione – ad esempio – potrebbe essere quella di riallocare a favore delle AdSP alcune risorse oggi contenute nei fondi di progettazione del MIT».

Poi ci sono altri strumenti che potrebbero essere adottati in modo indolore, come il «riconoscimento della non applicabilità alle Autorità Portuali dei tagli lineari previsti nell'ultima Finanziaria». Altrettanto utile sarebbe per Rossi la possibilità di estendere agli art. 16 e 18 quanto previsto dalla norma di cui all'art.15 bis dell'art. 17 della legge dei porti, secondo la quale l'Autorità Portuale può destinare fino al massimo del 15% delle tasse di imbarco e sbarco per finanziare la formazione, la ricollocazione e i prepensionamenti del personale degli articoli 17.

Marco Casale



## **Covid-19/ Livorno, Authority: Linee guida per il lavoro in porto - Operazioni nei terminal e di banchina-nave**

LIVORNO - L'Autorità di Sistema portuale di Livorno annuncia le nuove linee guida per i lavoratori portuali, per le operazioni portuali nei terminal, per le operazioni banchina-nave e per i trasportatori in porto. Un documento per far fronte all'emergenza del virus Covid-19 che nasce dal lavoro congiunto delle diverse amministrazioni coinvolte, che nasce a fronte delle indicazioni del dpcm 11 marzo 2020 e del Protocollo nazionale di regolamentazione adottato il 14 marzo 2020 per l'emergenza COVID-19. Alle imprese portuali viene innanzitutto chiesto che venga garantita l'informazione costante ed aggiornata sulle corrette modalità di comportamento e relativamente al corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale (mascherine, guanti, tute, ecc...), nonché su tutte le disposizioni emanate dall'Amministrazione sanitaria;

Dovrà inoltre essere assicurata la sanificazione degli spazi e dei veicoli di lavoro, in relazione alle caratteristiche e agli utilizzi dei locali e dei mezzi di trasporto ad ogni fine turno, garantendo l'utilizzo di disinfettanti a base di cloro (ipoclorito di sodio 0,1%) o alcol etilico (al 70%).

L'igienizzazione degli strumenti di lavoro deve essere effettuata attraverso una periodica pulizia straordinaria delle attrezzature di uso comune ed è raccomandata la sensibilizzazione del personale operativo al fine di provvedere a tenere puliti i veicoli e ogni relativo elemento soggetto a contatto, distribuendo sui vari mezzi dei prodotti igienizzanti e dei rotoli di carta; Si dovranno evitare episodi di affollamento negli spogliatori e assicurare in ogni caso la distanza minima di 1 metro e i dipendenti dovranno essere dotati, oltreché dei DPI normalmente in uso per ogni tipo di attività, di idonee mascherine e guanti monouso, compatibilmente con l'oggettiva difficoltà di reperimento degli stessi; La composizione delle squadre fisse di lavoratori dovrà essere organizzata per limitare al minimo la commistione di persone e di facilitare, in caso di soggetto positivo, l'individuazione dei possibili contagiati;

Anche i servizi di navetta dovranno essere organizzati in modo da limitare il più possibile la presenza di personale a bordo, garantendo in ogni caso la distanza di 1 metro; ove non fosse possibile il rispetto della distanza minima, resta fermo l'uso di DPI specifici (mascherine);

Le operazioni di carico/scarico devono essere organizzate d'intesa con il comando nave in modo che se in stiva sono presenti lavoratori portuali, non siano presenti al contempo personale marittimo (salvo quello indispensabile allo svolgimento delle operazioni) e/o passeggeri.

Durante le operazioni di interfaccia banchina-nave, devono essere evitati, per quanto possibile, i contatti tra personale di terra e personale di bordo: in caso di necessità di operazioni ravvicinate, deve sempre essere mantenuta la distanza di almeno 1 metro tra i lavoratori di terra e di bordo interessati;

I lavoratori di terra che salgono a bordo, oltre che degli ordinari DPI, devono essere dotati di idonee mascherine e guanti monouso, compatibilmente con l'oggettiva difficoltà di reperimento degli stessi.

Nelle linee guida si raccomanda infine la riduzione al minimo di ogni occasione di contatto tra gli autisti e il personale ai varchi di ingresso ai varchi.

*«Abbiamo ascoltato le istanze delle categorie interessate e condiviso con le Amministrazioni in porto le misure più adeguate da adottare. Questo documento è il frutto del lavoro di giorni intensi durante i quali abbiamo partecipato attivamente anche al lavoro di elaborazione dei decreti del Governo – ha detto il presidente dell’AdSP Stefano Corsini – I nostri porti rimangono operativi, ma per rimanere tali occorre che siano rispettate le misure per evitare la diffusione del contagio: siamo certi che gli operatori risponderanno con la consueta professionalità»*

Questo messaggio non impegna in alcun caso l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e contiene informazioni appartenenti al mittente, che potrebbero essere di natura confidenziale, esclusivamente dirette al destinatario sopra indicato. Qualora Lei non sia il destinatario indicato, Le comuniciamo che, ai sensi dell’articolo 616 Codice penale e del d.lgs n.196/03, sono severamente proibite la revisione, divulgazione, rivelazione, copia, ritrasmissione di questo messaggio nonché ogni azione correlata al contenuto dello stesso.

## **Psa ha testato il primo rimorchiatore a guida autonoma**

Wärtsilä e PSA Marine hanno completato con successo le prime prove in mare per il progetto IntelliTug, il primo rimorchiatore a guida autonoma. Psa Polaris, mezzo portuale di proprietà e gestito da Psa Marine (società parte dello stesso gruppo che controlla in Italia i terminal container di Genova Prà e di Marghera), è stato infatti dotato di una suite di tecnologia Wärtsilä per sperimentare una navigazione senza equipaggio a bordo.

Il progetto è frutto di una collaborazione tra il fornitore di tecnologia Wärtsilä, il fornitore di servizi marini Psa Marine, la società di classificazione Lloyd's Register, il Technology Centre for Offshore and Marine Singapore ed è cofinanziato da Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) e Maritime Innovation and Technology Fund (MINT).

Svolte in porto a Singapore, le prove sono iniziate nel settembre 2019 e hanno verificato la capacità di IntelliTug di evitare una serie di ostacoli, comprese le navi in movimento virtuali e reali. Le prove di IntelliTug fanno parte dell'iniziativa della port authority di Singapore ribattezzata Mass (Maritime Autonomous Surface Ships) che mira ad accelerare i progetti di ricerca e sviluppo dell'industria in questo campo.

Il Psa Polaris è un rimorchiatore portuale di 27 metri con doppi comandi a propulsione azimutale. È stato dotato di una suite di sensori, tra cui il radar ad alta risoluzione vicino al campo vicino RS24 di Wärtsilä e il sistema di posizionamento dinamico (DP) di Wärtsilä, per consentire capacità di movimento autonome. La raccolta dei dati attraverso i sensori è in corso fin dall'inizio del progetto in concomitanza con lo sviluppo di un algoritmo di prevenzione delle collisioni.

“Il progetto è finalizzato allo sviluppo e alla sperimentazione sul campo delle capacità dei mezzi intelligenti e di percorsi verso modi più sicuri e più efficienti di gestire un rimorchiatore portuale. Ciò si ottiene attraverso l'uso del pensiero progettuale e la fornitura di tecnologia incentrata sull'uomo per ottimizzare la collaborazione tra uomo e macchina” spiegano da Psa e da wartsila.

Prima dell'inizio delle prove in mare, l'integrazione dei sistemi e i test digitali sono iniziati con l'uso di un simulatore navale autonomo di Wärtsilä. È stata effettuato un'ulteriore validazione dei vari dati raccolti dalla suite di sensori, nonché delle prestazioni reali del rimorchiatore attraverso un gemello digitale che ha incorporato gli effetti dell'ambiente fisico affrontato durante le prove in mare. Lloyd's Register è stata strettamente coinvolta durante tutto il progetto per supportare lo sviluppo del caso di sicurezza delle prove, collaborando al contempo sui fattori umani e sui processi di progettazione della tecnologia.

## **Anche a Gioia Tauro operatività rallentata a discapito della produttività dei terminal**

Così come sta già avvenendo nel porto di Genova su disposizione della port authority e poche ore fa della locale Capitaneria di porto in accordo con i servizi tecnico-nautici, anche a Gioia Tauro l'operatività verrà 'artificialmente' rallentata per evitare rischi di contagi fra i lavoratori che porterebbero a limitazioni potenzialmente ancora maggiori in futuro.

Lo ha reso noto la port authority calabrese presentando le linee guida adottate per il contenimento dell'emergenza Covid-19. "L'obiettivo è quello di garantire la continuità operativa dei porti, che ricadono nella propria circoscrizione (Gioia Tauro, Corigliano Calabro e Crotona), e di ridurre, mediante azioni precauzionali, i rischi di contagio tra le persone ivi operanti" si legge in una nota.

Più nel dettaglio il commissario straordinario dell'ente, Andrea Agostinelli, spiega che "con le Linee Guida abbiamo sintetizzato le misure, talvolta stringenti, adottando le quali le attività portuali, necessarie ad assicurare la indispensabile catena logistica di rifornimento, potranno proseguire nei porti di Gioia Tauro, Crotona e Corigliano. Abbiamo chiesto ai terminalisti e agli operatori portuali in genere pesanti sacrifici in termini di produttività, ma tale rallentamento è necessario se vogliamo coniugare la prosecuzione delle attività di rifornimento delle merci al Paese, con la prioritaria esigenza di tutela della salute delle maestranze portuali, cui va il mio ringraziamento per l'opera che stanno prestando in un momento così complicato".

Oltre alle misure di prevenzione le linee guida adottate dall'Autorità portuale contengono precise indicazioni per agevolare le aziende operanti in porto nell'adozione dei propri protocolli "nella consapevolezza – si legge nel documento – che la prosecuzione delle attività/ciclo delle operazioni portuali potrà continuare solo in presenza di condizioni che assicurino ai lavoratori adeguati livelli di protezione".

Nello specifico, tre sono le linee di intervento da tenere in debita considerazione nell'adozione degli specifici protocolli: informazioni relative alla conoscenza, rischio e contenimento del virus; sensibilizzazione delle imprese e dei lavoratori, rispetto all'applicazione delle misure adottate dagli organi centrali; soluzioni organizzative straordinarie per consentire la continuità delle attività lavorative, in condizioni di salubrità e sicurezza degli ambienti e delle modalità lavorative.

Si tratta di determinazioni che dovranno essere osservate da tutta la comunità portuale e, quindi, dai lavoratori delle imprese portuali, autotrasportatori, agenti marittimi, spedizionieri, guardie particolari giurate, personale marittimo in transito e chiunque attraversi e/o operi all'interno delle aree portuali.

Nel documento vengono anche indicate le azioni concrete da adottare. “Si dovrà – si legge nel testo – favorire il massimo utilizzo del lavoro agile, laddove sia possibile, incentivare le ferie e i congedi retribuiti. Sono da considerarsi obbligatorie le operazioni di sanificazione dei luoghi, delle attrezzature e dei mezzi di lavoro. Dovranno essere garantiti gli strumenti di protezione individuale e praticate le distanze di sicurezza”.

Tra le attività atte a evitare il contagio e, quindi, i contatti interpersonali, si invita l’adozione di misure straordinarie. Tra queste: il ricambio dei dispositivi di protezione individuale e il mantenimento delle distanze di almeno un metro tra il personale che opera nel terminal. Nei casi in cui, per particolari attività, si dovesse rendere necessario il contatto più stretto, tra operatori e/o utenti presenti negli uffici, i lavoratori dovranno essere dotati di appositi dispositivi di protezione individuali (Dpi) integrativi, oltre quelli ordinari.

Al fine di evitare assembramenti, nello svolgimento delle attività relative al ciclo delle operazioni portuali e del collegamento nave/porto, all’impresa responsabile dell’organizzazione del lavoro e della relativa sicurezza, è richiesta l’adozione di ogni misura di rispetto delle distanze. In particolare, per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio delle merci dovrà essere evitato il prolungamento delle attività, oltre i termini ragionevoli dei turni di lavoro. Mentre, nei rapporti con il personale di bordo è preferibile prediligere, ove sia possibile, lo scambio della relativa documentazione, tramite sistemi informatici. Non ultimo, nel caso in cui in stiva siano presenti lavoratori portuali non dovranno, nel medesimo momento, essere presenti marittimi, fatto salvo il numero indispensabile delle operazioni.

Le linee guida, adottate dall’Autorità portuale di Gioia Tauro, contengono altresì norme a tutela dell’attività di autotrasporto. Nello specifico, gli autotrasportatori dovranno evitare, per quanto possibile, contatti con chi opera nelle aree portuali. Nel caso in cui dovesse essere necessario il relativo contatto bisognerà essere muniti di Dpi integrativi, mantenendo le distanze di sicurezza. Dovrà essere, comunque, preferita la modalità di scambio di documenti, tramite i sistemi informatici.

## **Covid-19, la Cina rilancia: via le tasse per porti e merci sino al 30 giugno**

Milano – Il governo cinese ha annunciato che non applicherà le tasse che gli scali cinesi riscuotono dalla merce in export e import per finanziare le spese di costruzione di infrastrutture portuali e ridurrà del 50% i pagamenti destinati al fondo di compensazione dei danni da inquinamento da idrocarburi dal 1° marzo al 30 giugno. La misura è stata decisa per sostenere la ripresa del lavoro e per dare nuova linfa all'economia del Paese messa duramente sotto pressione dal Coronavirus. “Durante il periodo dell'epidemia Covid-19, il numero medio giornaliero di navi internazionali arrivate nei porti cinesi è di circa 500”, ha affermato Yang Xinzhai, vicedirettore dell'amministrazione della sicurezza marittima. Per rispondere efficacemente ai danni causati dal Covid-19, la Cina ha messo a punto un piano congiunto di prevenzione e controllo per rafforzare la gestione e il controllo della merce che entrano nei porti. All'inizio di marzo, il Consiglio di Stato cinese aveva già preso la decisione di ridurre gli oneri sulla sicurezza dei trasporti e altre tasse portuali. Secondo le previsioni, tali provvedimenti avrebbero consentito di ridurre gli oneri a carico dei proprietari delle merci e degli operatori della logistica di circa 380 milioni di yuan (55 milioni di dollari).

## Ristagno economico e guerra dei dazi: i porti hanno resistito

**Alberto Quarati** / GENOVA

Nel 2019 i porti italiani hanno movimentato circa 403 milioni di tonnellate - al netto di Taranto e Gioia Tauro, il cui consuntivo annuale non è ancora stato reso pubblico.

Tiene il settore container, brilla meno il traffico dei rotabili, negli scorsi anni punta di diamante della portualità italiana. Il 2019, a guardare le statistiche delle Autorità di sistema portuale, è stato il grande anno delle crociere - industria ora ferma per effetto del coronavirus.

«Il nostro sistema logistico e infrastrutturale ha una capacità di richiamo e assorbimento dei traffici relativa - spiega Daniele Rossi, presidente di Assoport, l'associazione degli enti portuali italiani -. Considerato questo fattore, combinato al rallentamento dell'economia in Italia e poi in Europa, e al peso della guerra dei dazi sugli scambi internazionali, la tenuta dei nostri porti mi pare sia stata più che buona. È vero, i roro stanno ripiegando, ma si tratta di un tipo di traffico che dipende molto da incentivi che non sono fissi. Gli incentivi portano investimenti: in una situazione economica come questa, e in un settore dove il numero di armatori è limitato, c'è prudenza a investire su nuove linee. Questo il 2019 - dice Rossi -. È chiaro che con il coronavirus i primi sei mesi del 2020 saranno un disastro. Io sono tra gli ottimisti: confido che l'emergenza andrà a cessare nel secondo semestre. Ma dubito che i nostri porti possano recuperare tutto quello che sarà perso nella prima parte dell'anno, per il semplice fatto che la loro struttura - che

manca di strade, banchine, ferrovie - insomma è tarata per accogliere un dato quantitativo di traffico, non di più».

I numeri: con 68,1 milioni di tonnellate **Genova-Savona** è il primo sistema portuale in Italia, con un calo del 3,1% dei traffici che dagli operatori è considerato quasi un miracolo, considerata la tendenza dei due scali ad amplificare gli effetti delle contingenze negative - per effetto di una situazione infrastrutturale interna ed esterna largamente inadeguata e aggravata dal crollo del Ponte Morandi. Il singolo porto di Genova mantiene anche il primato nella movimentazione dei container (2,6 milioni, stazionario a -0,2%) così come **Livorno** si conferma lo scalo dei roro con 16 milioni di tonnellate (+0,6%), **Ravenna** il grande porto delle rinfuse solide (11,1 milioni di tonnellate, -1,2%), **Trieste** (43,3 milioni, +0,2%) quello delle liquide e **Civitavecchia** lo scalo-principe dei crocieristi (2,6 milioni

di passeggeri, +8,6%). I porti sardi per ovvi motivi sono al top per passeggeri da traghetti con percorrenza sopra le 20 miglia con 4,9 milioni di passeggeri (+4,3%) e per passeggeri movimentati complessivamente (5,4 milioni, +2,8%).

Il traffico più florido, si diceva, è stato quello delle crociere: con Genova in crescita del 33,4% (1,3 milioni di persone), Napoli-Salerno del 27,4% (1,4 milioni), Bari del 18,7% (600 mila persone), e picchi di rilievo anche nei porti minori.

Interessanti i movimenti negli scali più piccoli: **Marina di Carrara** è il porto che cresce di più nel 2019 (+20%, tre milioni di tonnellate) anche grazie al contributo dei roro (600 mila tonnellate, +19,4%). I volumi di traffico sono ridotti, ma alla Adsp guidata da Carla Roncallo va il merito di aver riportato lo scalo toscano sulle mappe del trasporto e della logistica. A **Piombino** tornano le rinfuse solide (2,4 milioni, +89,7%,

oltre tre volte quelle di Genova - grazie all'effetto-Jindal). Salerno si riaffaccia nel segmento dei traghetti passeggeri: +19,7%, 200 mila persone, più o meno le stesse cifre mosse complessivamente da Trieste (+83,5%) spinta dal mini-boom crocieristico (100 mila persone, +177,5%). Il calo delle rinfuse costa un -14,8% (9,5 tonnellate) a Civitavecchia, ma i cali più dolorosi sono quelli del traffico generale di **Venezia** (-5,9% a 24,9 milioni di tonnellate), porto con enormi potenzialità piegato dal rallentamento del Nord Est e soprattutto dai mancati dragaggi, così come il crollo (-47,6%, 100 mila teu) del traffico container in Sardegna, dopo la chiusura del terminal Cict di **Cagliari**. Da segnalare il -21% delle crociere (600 mila passeggeri) a Savona e il calo del 24,8% del roro (6,5 milioni di tonnellate) a **Trieste**, porta del Mediterraneo Orientale in Italia, a causa dalla crisi economica turca. —