

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Civitavecchia le banchine pubbliche diventano polivalenti e Rtc ricorre al Consiglio di Stato contro Cfft

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 10th, 2020

Nel porto di Civitavecchia è stato compiuto il penultimo passo ufficiale verso la flessibilità dell'utilizzo delle banchine pubbliche per far fronte all'emergenza sanitaria in corso e cercare così di attrarre nuovi traffici.

Sulla scorta di quanto previsto dal comma 9 dell'articolo 199 del decreto Rilancio il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha presentato all'Organismo di Partenariato "una bozza di provvedimento volta a introdurre misure straordinarie per garantire la massima disponibilità dell'impianto portuale complessivamente considerato, indipendentemente dalle destinazioni funzionali del Piano Regolatore vigente, assicurando tuttavia la compatibilità dei diversi utilizzi con le caratteristiche tecniche di aree e banchine" spiega una nota dell'ente.

Il presidente cerca così di dare una risposta concreta alle esigenze espresse dalla gran parte degli operatori portuali.

"A partire da oggi e fino ai sei mesi successivi alla fine dell'emergenza da coronavirus – chiarisce di Majo – sulle banchine pubbliche potrà essere scaricata qualsiasi tipologia di merce. Ci sarà, se del caso, un adeguamento del regolamento sulle operazioni portuali relativamente alla sosta temporanea delle merci in banchina che, in termini di franchigia, sarà ridotto al solo tempo necessario allo svolgimento delle operazioni di scarico della nave, affinché sia salvaguardato il massimo utilizzo della banchina stessa da parte di tutti coloro che ne faranno richiesta". Al fine di adottare, in questo particolare momento, tutte le

Oltre a ciò il presidente della port authority ha aggiunto che, al fine di "garantire il massimo sfruttamento delle aree e banchine pubbliche da parte degli operatori che intendono utilizzare il porto di Civitavecchia, si sta rispondendo alle numerose richieste di accosto in sosta inoperosa pervenute da parte di navi da crociera e merci che sono in attesa di riprendere le attività commerciali nel Mediterraneo. Questa disponibilità va intesa anche in un'ottica di fidelizzazione delle compagnie armatoriali che, prima del fermo, avevano avviato a Civitavecchia importanti attività come il trasferimento presso l'interporto di tutte le attività di rifornimento per le unità che navigano nel Mediterraneo". Il numero uno dello scalo evidenzia che "tali unità navali garantiscono il mantenimento di alcuni servizi da parte di imprese locali, quali provveditoria

marittima, provviste di bordo, smaltimento rifiuti e altre attività per il personale con positive ricadute sul tessuto occupazionale e imprenditoriale locale, già gravemente minato dal blocco determinato dal periodo emergenziale”.

La nota della port authority ha parlato poi di un lungo confronto sul Progetto di Bilancio 2019 nel corso del quale le organizzazioni sindacali hanno chiesto ai vertici dell’ente lo sblocco di una quota parte del fondo accantonato per i contenziosi. “E’ il momento in cui bisogna essere uniti e compatti per far sì che arrivino i finanziamenti necessari di cui abbiamo tanto bisogno” sono state le parole di di Majo. “Proprio nell’ottica della coesione e condivisione, faremo comunque una richiesta espressa al Collegio dei Revisori per verificare la possibilità dello svincolo di una quota parte del fondo accantonato per assicurare la funzionalità e l’operatività del porto, salvaguardando così anche i livelli occupazionali”.

Infine, sempre a proposito di Civitavecchia, è notizia di questi giorni che la società Roma Terminal Container ha presentato ricorso al Consiglio di Stato contro il ricorso rigettato dal Tar del Lazio in merito alla cosiddetta ‘guerra delle banane’. La contesa riguarda l’utilizzo della banchina 24 del porto per l’imbarco e sbarco di container reefer e vede di fronte il gruppo Msc, che controlla il Roma Terminal Container, e la società Civitavecchia Fruit Forest Terminal. Paradossalmente nei prossimi sei mesi il terminalista che movimentava carichi reefer alla banchina 24, in virtù di questa deregulation temporanea prevista dal decreto Rilancio, non avrà nemmeno necessità di chiedere volta per volta un’autorizzazione all’AdSP per imbarcare e sbarcare container refrigerati.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 10th, 2020 at 5:31 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.