



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Trieste

22/04/2020	Il Piccolo Pagina 3	7
<hr/>		
22/04/2020	Messaggero Veneto Pagina 9	9
<hr/>		
22/04/2020	Il Piccolo Pagina 24	10
<hr/>		
22/04/2020	La Gazzetta Marittima	12
<hr/>		
18/04/2020	uominietrasporti.it	13
<hr/>		

Venezia

22/04/2020	Il Gazzettino Pagina 26	14
<hr/>		
22/04/2020	Corriere del Veneto Pagina 7	15
<hr/>		
22/04/2020	Corriere del Veneto Pagina 10	17
<hr/>		
22/04/2020	Il Gazzettino Pagina 32	18
<hr/>		
22/04/2020	Il Gazzettino Pagina 32	20
<hr/>		
22/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 30	21
<hr/>		

Savona, Vado

22/04/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 26	23
<hr/>		

Genova, Voltri

22/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 7	24
<hr/>		
22/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 7	25
<hr/>		
22/04/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	26
<hr/>		
21/04/2020	Genova24	27
<hr/>		

21/04/2020	PrimoCanale.it		28
Stop crociere, Deliziosa a Genova senza Coronavirus a bordo: 924 sbarchi in poche ore			
21/04/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	29
Costa Deliziosa arriva oggi a Genova: i dettagli dello sbarco			
22/04/2020	La Gazzetta Marittima		30
Quei canoni demaniali da congelare			

Ravenna

22/04/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 3	31
Ravenna: il porto sviluppa connessione in fibra ottica			
21/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	32
Il progetto 'Ravenna Port Hub' va avanti			
21/04/2020	RavennaNotizie.it		33
Porto di Ravenna. Mingozi, presidente TCR: "Leggero calo ad aprile, ma il traffico merci regge. Determinanti saranno maggio e giugno"			
21/04/2020	romagnanotizie.net	<i>Redazione</i>	35
Porto di Ravenna. Mingozi, presidente TCR: Leggero calo ad aprile, ma il traffico merci regge. Determinanti saranno maggio e giugno			

Livorno

22/04/2020	Il Tirreno	Pagina 21	37
L' Autorità portuale vuole cedere i Fossi Trattativa col Comune per la gestione			
22/04/2020	Il Tirreno	Pagina 21	39
Salveti sulla pulizia dei canali «Percorso veloce e incisivo»			
21/04/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	40
Livorno: al via lavori su Calata Pisa			
22/04/2020	La Gazzetta Marittima		41
Containers negli anni a Livorno			

Piombino, Isola d' Elba

22/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 14	42
Dal porto al Capezzolo nell' estate del 2021 Sales firma il contratto			
22/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 48	43
Strada per il porto Firmato il contratto da 10 milioni di euro			
21/04/2020	Il Nautilus		44
AdSP MTS: La Bretella per Piombino entra in fase esecutiva			
21/04/2020	Informare		45
Siglato il contratto per la nuova strada di accesso al porto di Piombino			
21/04/2020	Informatore Navale		46
LA BRETILLA PER PIOMBINO ENTRA IN FASE ESECUTIVA			
21/04/2020	Toscana24 Sole24Ore		47
Bretella di Piombino, firmato il contratto			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/04/2020	Corriere Adriatico	Pagina 15	48
Il caso Costa Magica sabato sarà al porto con cento contagiati			

22/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 32	49
<hr/>		
21/04/2020	Ancona Today	50
<hr/>		
21/04/2020	Ansa	51
<hr/>		
21/04/2020	Gomarche	52
<hr/>		
21/04/2020	Ancona Today	53
<hr/>		
22/04/2020	La Gazzetta Marittima	54
<hr/>		
22/04/2020	La Gazzetta Marittima	55
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/04/2020	Il Messaggero (ed. Viterbo) Pagina 37	56
<hr/>		

Napoli

21/04/2020	Stylo 24	<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>	57
<hr/>			

Bari

21/04/2020	Informare	59
<hr/>		

Taranto

22/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 38	60
<hr/>		
22/04/2020	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 6	61
<hr/>		
22/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	62
<hr/>		
21/04/2020	shipmag.it	63
<hr/>		
21/04/2020	Informare	64
<hr/>		

Manfredonia

22/04/2020	La Gazzetta Marittima	65
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

22/04/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 24	66
<hr/>		
21/04/2020	Il Dispaccio Porto Gioia Tauro, i lavoratori Sea Work: "Continui soprusi da parte del datore di lavoro, commissario Agostinelli intervenga"	67
<hr/>		
21/04/2020	LaC News 24 Porto Gioia Tauro, operaio Sea Work licenziato. La Cgil: «Clima di terrore»	68
<hr/>		
21/04/2020	Stretto Web Gioia Tauro, i lavoratori della Sea Work denunciano "il continuo sistema di terrore da parte del datore di lavoro"	69
<hr/>		
22/04/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19 «Ora basta, intervenga l' Authority»	70
<hr/>		
22/04/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19 Sedimi portuali, arriva il bando	71
<hr/>		
22/04/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30 Prosegue il piano per il dragaggio	72
<hr/>		
21/04/2020	Corriere Marittimo Gioia Tauro, rilancio portuale Prosegue la pubblicazione dei bandi	73
<hr/>		
21/04/2020	FerPress Autorità portuale di Gioia Tauro: al via programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 mln	74
<hr/>		
21/04/2020	Il Dispaccio Drenaggio nei fondali del porto di Gioia Tauro	75
<hr/>		
21/04/2020	Informazioni Marittime Gioia Tauro, pubblicato bando per caratterizzazione dei sedimi portuali	76
<hr/>		
21/04/2020	inquietonotizie.it Autorità Portuale, avviato programma di dragaggio dei fondali da 5 milioni di euro	77
<hr/>		
21/04/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i> Proseguono i lavori nel porto di Gioia Tauro	78
<hr/>		
21/04/2020	Reggio Tv Gioia Tauro. Procedono le attività di rilancio del Porto	79
<hr/>		
21/04/2020	shippingitaly.it A Gioia Tauro in arrivo una nuova banchina da quasi 400 metri	80
<hr/>		
21/04/2020	Stretto Web Porto di Gioia Tauro: pubblicato il bando di gara per l' affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimi portuali	81
<hr/>		
21/04/2020	Zoom 24 Rilancio porto di Gioia Tauro: nuova banchina e completamento dragaggio	82

Olbia Golfo Aranci

21/04/2020	Informatore Navale Nuovo bando pluriennale per i servizi ai passeggeri nel Porto di Olbia Isola Bianca	83
<hr/>		
21/04/2020	nonsolonautica.it <i>Fabio Iacolare</i> Nuovo bando per i servizi ai passeggeri nel porto di Olbia Isola Bianca	84

Cagliari

21/04/2020	Informazioni Marittime Sardegna, appello della Rete dei porti: "Riapriamo cantieri e scali turistici"	85
------------	---	----

Augusta

22/04/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 17	86
<hr/>		
21/04/2020	Blog Sicilia Traffico portuale fermo per Covid19 ad Augusta, "il Cura Italia taglia fuori molte aziende" denuncia Unionports	87
<hr/>		
21/04/2020	canale8news.it <i>Fabio Geraci</i>	88
<hr/>		
Augusta, aziende del porto danneggiate dal Cura Italia		

Palermo, Termini Imerese

22/04/2020	La Gazzetta Marittima	89
<hr/>		
Da 'Aita Mari' alla 'Rubattino' un altro gruppo di migranti		

Focus

22/04/2020	Il Secolo XIX Pagina 16	90
<hr/>		
Merlo: 'Sconcertante che l' Italia dimentichi l' economia del mare		
22/04/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 32	91
<hr/>		
Luigi Merlo critico sul programma della ripresa «Non c' è una riga sulla crisi del settore marittimo»		
22/04/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 4	92
<hr/>		
Economia del mare dimenticata		
21/04/2020	Ansa	93
<hr/>		
Coronavirus: Confcommercio, il governo dimentica l' economia del mare		
21/04/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	94
<hr/>		
Il Dipe dimentica porti e logistica		
21/04/2020	Portnews	95
<hr/>		
Porti fuori dal radar del Governo		
21/04/2020	shipmag.it	96
<hr/>		
Merlo bacchetta Conte: Economia del mare assente dal documento del Dipe		
21/04/2020	shippingitaly.it	97
<hr/>		
La Presidenza del Consiglio s'è dimenticata l'economia del mare		
21/04/2020	The Medi Telegraph	98
<hr/>		
Federlogistica: "Il Dipe dimentica l'economia del mare, un fatto sconcertante"		
22/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	99
<hr/>		
Marittimi chiedono turni su porti fissi		
22/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	100
<hr/>		
Marittimi e turni		
21/04/2020	Corriere Marittimo	101
<hr/>		
Logistica e porto - Bucchioni: Senza l' Europa come finanziare il debito pubblico?		
21/04/2020	Informazioni Marittime <i>PAOLO BOSSO</i>	103
<hr/>		
Kitack Lim ai marittimi: "Non siete soli"		
21/04/2020	shipmag.it	104
<hr/>		
L'appello di Espo e Feport: L'Europa adotti corsie verdi per i lavoratori marittimi		
22/04/2020	seatrade-cruise.com <i>Mary Bond</i>	105
<hr/>		
Where are all the cruise ships now?		
21/04/2020	seatrade-maritime.com <i>Paul Bartlett</i>	106
<hr/>		
White Paper: Pandemic a possible catalyst that shipping needs - Stopford		

Il Piccolo

Trieste

Nave ospedale e Covid hotel Si punta alla doppia formula

La Regione rinvia la decisione finale in attesa del confronto con Federalberghi Caccia a 290 posti letto. Costo dell'ipotesi in mare? Circa 15 mila euro al giorno

Diego D' Amelio e Laura Tonerò / trieste Non più soltanto la nave ospedale, almeno fino a oggi, data indicata per la decisione finale. Sul tavolo della giunta Fedriga e dell' Azienda sanitaria ballano adesso anche un possibile accordo con gli albergatori e l' utilizzo dei padiglioni del Molo IV. E davanti alla necessità di soppesare pro e contro delle varie opzioni da mettere in campo a Trieste, il vicepresidente Riccardo Riccardi ha preferito rinviare di un giorno la scelta sulla strategia per trasferire dalle case di riposo gli anziani positivi al coronavirus. L' Azienda sanitaria stima di aver bisogno di 290 posti letto aggiuntivi per almeno tre mesi, prorogabili di mese in mese fino a dicembre. A prescindere dal contenitore che verrà giudicato più adatto - senza escludere la possibilità di affiancare due diverse soluzioni - i nuovi letti serviranno ad accogliere le persone provenienti da quelle strutture inadeguate a isolare gli ospiti e precarie nell' organizzazione dell' assistenza. I 290 posti sono divisi in tre quote: 150 per casi positivi al coronavirus, 70 per soggetti non autosufficienti guariti ma bisognosi di assistenza e 70 per non autosufficienti venuti a contatto con positivi ma il cui tampone ha dato esito negativo. E se la nave viene pensata per gli ammalati, gli alberghi potrebbero essere scelti per i guariti. Dopo la disponibilità espressa da nove hotel, Asugi ha inviato a Federalberghi la lista delle caratteristiche cui le strutture devono conformarsi. I paletti sono precisi, a cominciare da spazi per costruire percorsi «sicuri con identificazione di aree "safe" e "unsafe" con percorsi pulito-sporco che consentano procedure in totale sicurezza per gli operatori con aree dedicate e totalmente separate di vestizione in ingresso e svestizione in uscita e con almeno due ascensori». Le stanze non dovranno avere la moquette, dovranno essere dotate di letto ospedaliero, bagno accessibile a disabili, televisione e webcam per la sorveglianza degli ospiti. L' Azienda sanitaria potrà fornire letti e materassi. Disposizioni vengono fornite anche su spazi comuni per la socializzazione, sistema di aereazione e condizionamento, smaltimento dei rifiuti, locali di lavoro per infermieri e medici, stoccaggio di biancheria e farmaci. Regione e Asugi sono alla ricerca di un paio di grandi strutture, capaci di offrire i servizi richiesti e in grado di non polverizzare le presenze i troppi alberghi. «Delle nove che si erano rese disponibili a questo scopo - spiega il presidente di Federalberghi Guerrino Lanci - tre hanno caratteristiche utili. È in corso una valutazione che tenga conto dell' investimento utile alla conversione e dell' incertezza della durata dell' accordo, visto che si parla di tre mesi più proroghe». Federalberghi riferirà oggi ai vertici di Asugi dettagli più precisi sugli alberghi e Riccardi assicura che la decisione verrà presa in giornata. Continua infatti in parallelo la trattativa con Grandi navi veloci, per un' imbarcazione da 400-500 posti. Da quanto trapela, l' Asugi ha chiesto di attrezzare 168 cabine e la spesa potrebbe ammontare all' incirca sui 15 mila euro al giorno, da rimodulare in base al tasso di reale occupazione. La cifra coprirebbe la trasformazione della nave, l' ospitalità a bordo e i pasti, che per la l' imbarcazione gemella operante a Genova costano poco più di 800 mila euro al mese. Qualora si arrivasse all' intesa con Gnv, la nave ospedale potrebbe essere pronta in una decina di giorni e sarebbe ormeggiata al Molo III del **Porto** vecchio. «Abbiamo sottoposto agli albergatori - spiega Riccardi - le nostre esigenze per garantire la corretta





Il Piccolo

Trieste

gestione di una situazione complessa, che riguarda novecento posti letto in strutture promiscue e anziani ammalati da trasferire in una sede protetta e adeguata, che garantisca cura e separazione dei percorsi. Vediamo le proposte degli albergatori, ma dire che siamo contro di loro è una fake news». Pur davanti alla contrarietà espressa nei giorni scorsi dal sindaco Roberto Dipiazza e anche ieri in Consiglio comunale da una parte della componente triestina di Forza Italia, il vicepresidente ritiene comunque che la nave resti la soluzione più veloce ed efficace, «perché l' albergo non risolve necessariamente il problema. Non escludo che possa esserci una doppia soluzione costituita da nave più alberghi, senza scartare l' ipotesi del Molo IV, che è ancora sul tappeto». Riccardi dice di «essere in costante contatto con la collega della Liguria», cui il vicepresidente sta chiedendo nei dettagli le modalità di impiego della nave che Gnv sta mettendo a disposizione a Genova. Il modello è pressoché unico al mondo e, se la pandemia diverrà una triste abitudine, la società controllata di Msc potrebbe pensare di esportarlo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA POLEMICA a trieste

Nave-ospedale per anziani I dem criticano la giunta

UDINE La possibilità che i contagiati in uscita dalle case di riposo promiscue di Trieste, quelle collocate in condomini nei quali, oltre alle residenze per anziani ci sono anche appartamenti, siano accolti in una nave-ospedale come allo studio da parte della giunta - e sul modello di quanto già avvenuto in Liguria - agita le acque della politica giuliana con critiche alla Regione. «L' utilizzo di una nave, ormeggiata nel porto di Trieste, per tenere in isolamento i pazienti delle case di riposo positivi al coronavirus e che non necessitano di ospedalizzazione non ci convince, non è la soluzione - ha attaccato il consigliere regionale Roberto Cosolini -. La situazione preoccupante delle strutture per anziani, anche se tardivamente, può essere tamponata ad esempio attraverso l' utilizzo delle strutture alberghiere disponibili nel capoluogo regionale. Arrivati a questo punto, i tempi di allestimento di una nave non farebbero che aggravare ancor più una situazione che già è andata oltre i limiti». A detta di Cosolini, ci sono troppi punti di domanda su questa vicenda, a cominciare dai criteri di quella scelta. «Temo ci siano tempi più lunghi e maggiori costi - ha detto -, e il pagamento andrà a una grande compagnia non regionale, mentre usare alberghi, ovviamente idonei, darebbe una piccola ricaduta su un pezzo di economia locale in palese difficoltà». Il consigliere regionale del Misto Walter Zalukar, invece, ha predisposto un' interrogazione alla giunta sullo stesso argomento in cui chiede al presidente Massimiliano Fedriga e all' assessore Riccardo Riccardi di fare chiarezza dal punto di vista tecnico ed economico di tale ipotesi al vaglio, appunto, degli uffici regionali e delle diverse Direzioni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Parla Alessio Lilli, general manager di Tal e presidente della società che gestisce l'Oleodotto Transalpino di Trieste

«Una tempesta perfetta affonda l'oro nero La Siot tiene grazie all'industria tedesca»

l'intervistaPIERCARLO FIUMANòIl petrolio andò sotto zero l'ultima volta durante la Grande Depressione. Per capire la portata storica della quotazione del petrolio Wti di maggio che oggi vale meno di zero a 37,63 dollari. Si tratta di una caduta mai vista dal 1983, quando sono iniziate le rilevazioni. Un tonfo che mostra come i tagli alla produzione decisi dall'Opec+ non sono adeguati perché non riescono a tenere il passo con il crollo della domanda. Cosa sta accadendo? Lo abbiamo chiesto ad Alessio Lilli, presidente della Siot, il terminal petrolifero del porto di Trieste, e general manager di Tal (Società italiana per l'oleodotto transalpino) che lo scorso anno ha visto l'arrivo della nave numero ventimila. **Alessio Lilli, il petrolio non è più l'oro nero?** Si è verificato un fenomeno epocale circoscritto per ora al crollo delle quotazioni del Wti di maggio. Una caduta legata al declino delle capacità di stoccaggio disponibile negli Usa ma soprattutto alla drammatica emergenza globale a causa della pandemia da coronavirus. Il mondo si è fermato e il petrolio è andato in picchiata. Qualche segnale c'era stato ma non di questa portata.. L'America stava riconquistando la posizione di primo produttore mondiale di greggio con i suoi impianti di trivellazione. Poi questa brusca inversione di rotta che penalizza soprattutto i produttori Usa. Già lo scorso anno si erano registrati un costo del petrolio in oscillazione tra i 60 e 65 dollari al barile e un ribasso del 20% in agosto. Dopo il mancato accordo sul taglio dei barili c'è stata la dura reazione dell'Arabia Saudita che ha fatto crollare i prezzi. La Russia ha accettato questo braccio di ferro, ben sapendo che il crollo del prezzo del greggio non avrebbe avuto conseguenze sul suo bilancio statale. Poi il crollo.. Una tempesta perfetta che nasce dalle nuove tensioni nell'Opec e dal crollo della richiesta di energia nel mondo a causa dell'emergenza coronavirus che sta paralizzato l'economia mondiale. Quale sarà l'impatto sui consumi mondiali? La caduta dei commerci mondiali provocata dall'epidemia di coronavirus crea un problema grave di smaltimento del greggio. Non credo però che ci sarà un impatto sul prezzo al consumo della benzina sul quale incidono molto accise, addizionali e costi della logistica. Quali sono allora i vantaggi del petrolio sotto zero?Il petrolio a zero rappresenta un indubbio vantaggio competitivo per l'industria energetica soprattutto quando finita l'emergenza pandemica si riuscirà a ripartire. Si vedrà chi riuscirà a rientrare presto in produzione pur mantenendo prezzi così bassi. In futuro però si potrebbe verificare un rimbalzo molto rapido dei prezzi che penalizzerebbe i costi di produzione. Di fatto questo crollo è stato causato dalla caduta dei consumi ma c'è stata anche una componente speculativa sul settore oil. **Storicamente il petrolio ha sempre orientato la geopolitica mondiale. È ancora così?** Rispetto ai petrodollari degli Settanta, oggi sono entrati in scena nuovi protagonisti come la Cina



Il Piccolo

Trieste

e il Nord Africa. I prezzi risaliranno ma dubito che si tornerà ai 50 dollari al barile di inizio marzo specie se in futuro entreranno in scena altri produttori come Iran e Libia. **Siamo alla fine del petrolio?** Il petrolio a zero potrebbe provocare un temporaneo cambiamento del paradigma energetico mondiale. Paradossalmente credo che per qualche tempo ci sarà un rilancio del petrolio rispetto all' utilizzo delle fonti alternative. Ad esempio l' utilizzo dei pannelli solari e delle energie rinnovabili potrebbe tornare a essere poco conveniente. E si aprirebbe un ragionamento anche sulla produzione delle auto elettriche. **Cosa insegna il dramma della pandemia?** Globalizzazione e delocalizzazioni selvagge nei momenti di grande crisi come una pandemia portano al collasso rapido di un sistema produttivo. Dobbiamo essere capaci di imparare la lezione. **Come sta vivendo la Siot la paralisi economica?** L' operatività dell' oleodotto non si è mai interrotta. Abbiamo il vantaggio di essere un cliente importante di tre Paesi che sono anche tre grandi produttori come Austria, Germania e Repubblica Ceca le cui economie hanno sofferto la crisi in modo differenziato. Siamo fortunati grazie a questa rete di protezione. L' industria tedesca tiene. Le raffinerie non si sono mai fermate e non abbiamo registrato un calo importante della domanda da parte dei nostri grandi clienti. Anche perchè non facciamo attività commerciale di stoccaggio. **Previsioni?** A fine anno stimiamo un afflusso inferiore di petroliere intorno alle 400 (rispetto alle 465 del 2019). Prevediamo un leggero calo delle tonnellate di greggio trasportate rispetto ai 41,2 milioni dello scorso anno. Ma nel complesso subiremo un impatto inferiore a quello delle grandi realtà manifatturiere della regione. **A quali condizioni dovrà avvenire la ripresa produttiva in Italia?** Al primo posto ci deve essere la sicurezza e la salute. Non è etico privilegiare il business. Dobbiamo definire i giusti comportamenti e seguire scrupolosamente le regole. **Come valuta la risposta del Paese?** Credo che in Italia ci sia stata la dovuta attenzione e prudenza nel contenere il contagio. In Confindustria Alto Adriatico abbiamo avuto un confronto importante per prevenire ogni rischio nelle aziende. Per fare un esempio la Siot deve essere costantemente presidiata e dobbiamo seguire comportamenti molto prudenziali. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Trieste rafforza ancora il network con l' Austria

TRIESTE In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il **porto** di **Trieste** gioca la carta dell'intermodalità, e risponde con concretezza alle variabili e alle esigenze dei player della logistica e del sistema produttivo europeo. In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente, afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino. Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale. Nella settimana pre-pasquale, è stato avviato un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria. Una sorta di one stop shop capace di servire il mercato, attraverso un sistema di soluzioni ferroviarie implementate grazie alla collaborazione tra Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator, e composto da: un servizio a treno completo, che da **Trieste** triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana. un servizio diretto tra **Trieste** e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana. un servizio diretto che collega **Trieste** e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali. un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Si tratta di un vero e proprio sistema integrato, che rafforza il collegamento tra il **porto** di **Trieste** e i principali hub austriaci. La nostra attenzione in queste settimane è rivolta anche alle aziende di produzione del territorio, continua D'Agostino. Un'ulteriore soluzione logistica adottata è stata infatti, quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel **porto** di **Trieste**), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tratta ferroviaria dedicata all'interno del **porto**, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Va rilevato inoltre che il lockdown, e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti. Ed è proprio in tale contesto, che sono state fatte delle proposte a vari soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di **Trieste**, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. Tutte azioni di logistica collaborativa che possono diventare un elemento distintivo per i nuovi scenari delle supply-chain delle aziende. E il **porto** di **Trieste**, grazie alle sue iniziative, unite a una governance integrata, riesce a supportare tali dinamiche. Proprio in questi giorni conclude D'Agostino stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano **Trieste** come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East. Anche in questo caso è il consolidato network ferroviario del **porto**, che riesce a garantire tempi e affidabilità alle catene di approvvigionamento per le linee di produzione presenti nel Centro-Est Europa.



Per il porto di Trieste è tempo di «logistica collaborativa»

In un periodo di contrazione di consumi e di scenari economici incerti per il lockdown, il porto di Trieste mette in pratica nuove soluzioni di «logistica collaborativa» che, passato questo momento di emergenza sanitaria, potranno aprire nuovi scenari di supply-chain per le aziende del territorio. Dalla scorsa settimana è attivo un nuovo complesso di servizi intermodali verso l'Austria in collaborazione con Alpe Adria, TO Delta e Rail Cargo Operator. «In questa situazione, la ferrovia continua a dimostrarsi il nostro asset vincente dichiara Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Da subito ci siamo attivati, portando avanti soluzioni che possano garantire continuità e affidabilità dei traffici su scala internazionale». Quelle messe in atto dal porto giuliano sono: un servizio a treno completo, che da Trieste triangola Vienna e Linz con 2 circolazioni a settimana; un servizio diretto tra Trieste e Vienna che risponde in primis alle esigenze del mercato austriaco della compagnia MSC, con una circolazione a settimana; un servizio diretto che collega Trieste e Salisburgo, fino a 2 circolazioni settimanali; un sistema di collegamento ad hoc a carro singolo che funge da back up per domanda di volumi aggiuntivi, collegando Wolfurt, Salisburgo, Linz e Vienna. Una ulteriore soluzione logistica adottata «rivolta anche alle aziende di produzione del territorio» è stata quella di mettere a sistema i volumi marittimi gestiti con un collegamento ferroviario già operativo sulla Repubblica Ceca da DFDS, (gruppo logistico e armatoriale danese attivo nel porto di Trieste), con volumi industriali operati nelle aree portuali che, a causa della chiusura dei confini, non hanno potuto utilizzare il trasporto via gomma. Grazie quindi all'attivazione di una tratta ferroviaria dedicata all'interno del porto, nata dalla collaborazione tra Adriafer e Alpe Adria, è stato possibile inoltrare tali unità intermodali caricate con i volumi industriali verso la Repubblica Ceca, unitamente ai volumi di semirimorchi e casse mobili provenienti dalle navi Ro-Ro gestita da DFDS. Il lockdown e gli effetti futuri che ne deriveranno, potranno generare sempre di più la necessità di spazi di stoccaggio e di attività logistiche negli hub terrestri di prossimità dei porti; proprio in tale contesto, sono partite delle proposte ai soggetti interessati, per soluzioni di collegamento multimodali di breve distanza e di stoccaggio negli interporti di Trieste, Cervignano e dell'area logistica di FREEeste, grazie anche ai vantaggi offerti dal Punto Franco per l'area triestina. «Proprio in questi giorni conferma D'Agostino stiamo lavorando con importanti player industriali per identificare soluzioni che posizionano Trieste come hub di ingresso di nuovi volumi marittimi provenienti dal Far-East».



«Settore marittimo dimenticato» Musolino frena: «Si sta lavorando»

Botta e risposta sui provvedimenti messi in campo dal Governo

PORTO VENEZIA I provvedimenti sull' economia del mare post coronavirus sono oggetto di dibattito. Da un lato Federlogistica-Conftrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio, lamenta l' assenza nel documento elaborato dal Dipartimento della presidenza del Consiglio di provvedimenti che riguardino la portualità. Dall' altro, Pino Musolino, presidente dell' Autorità portuale veneziana, assicura che si sta lavorando e che nulla è dimenticato per quel che riguarda la portualità. Il presidente di Federlogistica Luigi Merlo afferma: «Leggendo quello studio che ha come obiettivo rafforzare il ruolo del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, appare sconcertante come una realtà così importante abbia predisposto uno studio senza prendere in considerazione porti, logistica e settore marittimo. Nelle 150 pagine del documento c' è un' articolata analisi, con tanto di proposte normative che riguardano il settore autostradale e quello aeroportuale, ma 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. Anche sulla semplificazione amministrativa si formulano molte proposte a favore dei Comuni, ma non si cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale». A gettare acqua sul fuoco è Musolino: «Se quello fosse il documento finale, avrebbe ragione l' associazione. Ma così non è, perché il documento a cui fa riferimento è di qualche settimana fa». Musolino infatti garantisce che Assoport (di cui è membro e responsabile per relazioni internazionali) sta lavorando sul tema: «La portualità sta lavorando a parte, nulla è fermo e siamo in fase di elaborazione nei vari gruppi di lavoro. Con il Governo stiamo operando per supportare il capitolo porti e logistica, che è in corso. Si stanno affrontando temi legati alla natura economica e alla sburocratizzazione. Ma non so in quale documento entrerà, se in decreti o emendamenti di aprile o maggio, perché quella è una scelta che spetta al Governo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Un miliardo per finire il Mose «Se non c'è opera incompleta»

VENEZIA Cinque miliardi e 93 milioni di euro sono già stati spesi, per lo più per ancorare al fondale della laguna gli enormi cassoni di calcestruzzo e le gigantesche paratoie d'acciaio che dovranno difendere Venezia dall'acqua alta. Altri 400 milioni sono stanziati nell'ambito di quel «prezzo chiuso», che da sempre stabilisce il costo del **Mose**: prezzo variabile, verrebbe però da dire, visto che dalla posa della prima pietra nel 2003 è passato da 4,272 miliardi agli attuali 5,493. Ma ora si scopre che nemmeno quelli basteranno più. Il **Mose** costerà in tutto 6 miliardi e 195 milioni, ovvero altri 702, e per finirlo servirà ancora oltre un miliardo: un miliardo e 102 milioni, per l'esattezza. E tolti i 390 milioni destinati a quella fase di avviamento dell'opera, mai quantificati in precedenza, il costo finale sarà di 312 milioni più del previsto: 5 miliardi e 805 milioni di euro. A mettere un punto (quasi) definitivo nella girandola delle cifre del **Mose** è un documento che si intitola «Scenari di produzione esercizio 2020 e a finire», firmato dai commissari del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che lo sta realizzando. Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dal prefetto di Roma su input dell'Anac dopo gli arresti per tangenti del 2014, l'hanno redatto per il super-commissario «sblocca-cantieri» Elisabetta Spitz, che il governo ha scelto poche settimane dopo la disastrosa «acqua granda» del 12 novembre per accelerare la realizzazione dell'opera e riuscire a sollevarla in caso di emergenza nel prossimo autunno. Ventisette pagine piene di numeri e una dozzina di allegati, che disegnano un futuro complesso, a tratti nebuloso. Perché una parte di quel miliardo non è ancora certa. Ci sono i 5 miliardi e 493 milioni. Ci sono 32 milioni della legge speciale, che finanzieranno un altro intervento fondamentale per la salvaguardia di Venezia: l'impermeabilizzazione di piazza San Marco. Ci sono infine i primi 100 milioni per l'avviamento. Ma all'appello mancano gli altri 570 milioni: 413 dovrebbero arrivare da un «colpaccio» di Fiengo e dei tecnici del Cvn, che hanno trovato nelle pieghe del bilancio dello Stato una montagna di soldi accumulati per pagare gli interessi sui mutui necessari per far proseguire i cantieri e mai pagati perché nel frattempo si erano ridotti. Vengono poi chiesti altri 157 milioni per completare l'avviamento. I commissari sono i primi a scrivere che quei soldi non sono certi, tanto da dipingere tre scenari, dal «best», il migliore, al «worst», il peggiore, nel caso in cui non dovessero arrivare. «Questo scenario consente di completare tutti gli interventi strettamente indispensabili per la messa in funzione delle barriere - scrivono - ma non consente di completare l'opera in ogni sua parte (smantellamenti, inserimenti architettonici e paesaggistici, sistemazione di tutte le criticità), né di completare il piano di avviamento e i connessi interventi ambientali e si salvaguardia della laguna». Sarebbe come consegnare un'auto che, sì, si accende, ma non è verniciata o ha una porta strisciata; e significherebbe rinviare sine die quelle compensazioni ambientali chieste dall'Unione Europea ancora a metà degli anni Duemila. Intanto i cantieri vanno avanti a fatica e ci si è messo pure il coronavirus. Un test di sollevamento di metà marzo è saltato, ma un altro tre settimane fa è andato bene. Gli operai stanno collegando gli impianti, per dare più «energia» alle paratoie. L'obiettivo resta quello di rendere il **Mose** sollevabile in caso di alte maree tragiche, che di solito arrivano a fine ottobre. Non aiuta però lo scontro in corso tra i commissari e il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone: solo per stare agli ultimi giorni, si sono affrontati sul tema delle consulenze (i primi a dire che le avevano tagliate, la seconda



Corriere del Veneto

Venezia

a dire «troppo poco»); sui tempi dei cantieri, con Zincone a stoppare le richieste di qualche mese in più sugli impianti e a sollecitare di avviare già le opere complementari, soprattutto quelle sulla laguna; infine sull' ipotesi di una revisione della convenzione, che dovrebbe riportare il pallino dei lavori al Provveditorato. Intanto quelle piccole e medie imprese rimaste trepidano. «Serve cambiare passo e produrre di più, ma il governo deve mettere sul tavolo quel miliardo - dice Devis Rizzo (Kostruttiva) -. I soldi devono arrivare a Venezia, subito».

Lettera a Mattarella «No al Mose in Arsenale»

Elisa Lorenzini

Ripristinare con urgenza la figura del Magistrato alle Acque perché «ponga fine all' attuale anarchia, che sta stravolgendo anzitutto Venezia e il suo storico Arsenale, con decisioni sbagliate, tempi sempre incerti, spese crescenti». La richiesta è del Forum Futuro Arsenale che ha inviato una lettera al presidente della Repubblica Sergio Mattarella chiedendo un intervento urgente per sbloccare la situazione. Scrive il Forum: «Non è più tempo di indugiare, Signor Presidente: ci rivolgiamo a lei perché con la Sua Autorità intervenga d' urgenza a far sì che nei modi giusti e in tempi brevi venga ripristinato il Magistrato alle Acque di Venezia, dotandolo di mezzi e uomini idonei a svolgere il delicato compito di salvaguardare la Laguna di Venezia nella sua interezza». Cancellato dal governo Renzi dopo lo scandalo **MoSE** e riassorbito nel Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Triveneto, secondo il Forum è urgente che sia ripristinato. E deve essere, scrive il Forum, «un' autorità tecnica indipendente, di alta qualificazione e assolutamente non incardinato nella Città Metropolitana». In un momento in cui la città pensa al suo futuro post emergenza si torna a parlare di Arsenale e della sua destinazione che, per l' associazione, non deve essere relegata a officina di manutenzione del **MoSE** ma ad area monumentale capace di ospitare attività culturali e artigianali legate alla cantieristica tradizionale. Dito puntato poi sulle proposte di revisione della legge speciale rimaste incagliate nelle aule del Parlamento: la richiesta del Forum è che per la nuova legge speciale si coinvolgano le migliori competenze tecniche e politiche e si attivi un percorso partecipativo e virtuoso.

Il Gazzettino

Venezia

«Mose, nessun condono alle imprese»

Il Provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, replica alle accuse dei senatori 5 Stelle Coltorti e Vanin «Per riuscire a finire proponiamo di non applicare le penali se il Consorzio Venezia Nuova rinuncia alle riserve sui lavori»

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Non ci sta a passare come colei che vuole condonare il passato del **Mose** e la sua mala gestione. Il provveditore Cinzia Zincone non accetta l'accusa che le hanno mosso i 5 Stelle. E in questo fine settimana lo ha messo per iscritto in due mail chiare e dirette. Nella prima, indirizzata ai senatori Mauro Coltorti e alla senatrice Orietta Vanin e per conoscenza anche al commissario straordinario, Elisabetta Spitz - spiega il senso della sua proposta di Atto aggiuntivo, tanto criticata dai pentastellati. Nella seconda chiede a Coltorti una smentita formale. «Questa accusa di condono non esiste e io le devo chiedere di volerla smentire, perché ingiusta. So che il Movimento 5 Stelle è sempre stato attento alle ragioni di onestà e correttezza, quindi ritengo sia un atto che le farebbe onore». L' ATTO AGGIUNTIVO Tutto nasce da questa bozza di VII e ultimo Atto aggiuntivo alla convenzione del 91 con il Consorzio Venezia Nuova, con cui il Provveditorato propone di limitare l'attività del concessionario alle sole opere alle bocche di porto, di transare su penali e riserve, di riportare il resto dei lavori del sistema **Mose** sotto la gestione diretta del Provveditorato, che assorbirebbe anche i dipendenti di Cvn, Comar e Thetis. Nell'idea di Zincone un'occasione anche per gli amministratori straordinari, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, di chiudere la loro stagione. I due però sono contrari e hanno chiesto il parere di chi li ha nominati: Prefettura di Roma e Anac. In questo quadro è arrivata la bordata dei 5 Stelle, secondo i quali «questo maxi condono» salverebbe le ditte dal pagare risarcimenti per danni e ritardi e «procrastinerebbe la conclusione dei lavori». Accuse a cui Zincone ora ribatte, punto su punto: «Non c'è alcuno condono, anzi, si dice espressamente che tutto ciò che dovesse derivare da contenziosi vinti, sarà dello Stato. Noi rinunciamo all'applicazione delle penali per i ritardi nella realizzazione dell'opera, il Cvn rinuncia a tutte le riserve». LA REPLICA Zincone ricorda l'attuale situazione del Cvn, con le grandi aziende più o meno in liquidazione. «Sono rimaste le piccole imprese che, con grande impegno, stanno facendo fronte a tante difficoltà. Penali e danni che lo Stato dovesse oggi chiedere al Cvn (quindi, facendo salve tutte le azioni contro la precedente gestione), ricadrebbero su questa compagine. In altri termini: lo Stato fa causa, la vince, incornicia la sentenza e va in giro a vantarsi di quanto sia stato bravo: però i soldi non li vedrà mai, perché non c'è nessuno che potrà pagarli. In compenso avrà ucciso le piccole consorziate di oggi». Una difesa che nella seconda mail è ancora più dettagliata. «Dopo aver combattuto per far pagare a chi di dovere i danni, non è giusto che io debba essere tacciata di fare dell'ignominia etica», s'indigna Zincone spiegando che il Provveditorato abbia e stia «ripagando i danni pur di andare avanti, ma solo come anticipazioni di spesa rispetto alla responsabilità che verrà accertata» e per questo abbia chiesto agli amministratori di procedere con le diffide alle imprese. «Mai ci è venuto in mente di agire diversamente e di fare condoni. Semmai è da chiedersi se gli amministratori attuali, dopo la diffida, abbiano poi proseguito nelle azioni risarcitorie». Il Provveditore ribalta sugli amministratori anche il rallentamento dei lavori: spiega di aver ricevuto un nuovo cronoprogramma solo per le opere relative alle barriere rinviando tutto il testo. Scelta «irragionevole»,



Il Gazzettino

Venezia

per Zincone, che riferisce di aver già scritto per sollecitare l'avvio di tutti gli interventi proprio «per evitare ciò che lei stesso lamenta precisa a Coltorti -, cioè di avere una grande laguna incompiuta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cerniere, verifica di tensione con nuovi strumenti

I NODI DA SCIOGLIERE VENEZIA Uno dei punti fondamentali da risolvere assolutamente prima dell' ultimazione del **Mose** è la questione delle cerniere su cui sono incardinate le paratoie mobili e la loro manutenzione. Una manutenzione che, per varie ragioni, si sta rivelando più onerosa del previsto. Per questo motivo, il Provveditorato alle Opere pubbliche sta controllando l' intera partita delle cerniere femmina, quelle agganciate ai cassoni. Già una settimana fa, durante un Comitato tecnico-amministrativo era stato fatto il punto sulle 1560 barre di fissaggio la cui tensione deve essere rimisurata. A settembre gli esperti avevano chiesto delucidazioni su questi elementi e successivamente l' argomento era stato rinviato con la richiesta di ulteriori informazioni. Ieri pomeriggio, in vista del nuovo comitato del 29 aprile, c' è stata una lunga discussione tra il progettista Alberto Scotti e i suoi collaboratori, il commissario Francesco Ossola, il Provveditore Cinzia Zincone con gli ingegneri Volpe, Sorrentino, Vitaliani e altri ancora. La decisione è che devono essere realizzati nuovi strumenti di misurazione della tensione ed è stato chiesto da parte del Provveditorato di fare un report per ogni elemento femmina con i dati relativi alla prima tesatura, i valori iniziali, se sono state rifatte le misurazioni, la data delle verifiche e i valori registrati oltre a eventuali osservazioni di valori anomali. Un' altra richiesta è stata di fare delle prove appena saranno pronti gli strumenti per la tesatura nelle paratoie dove i sedimenti si sono accumulati. Prove con le paratoie a riposo e poi sollevate, possibilmente con condizioni di onda formata per valutare le sollecitazioni e poi quando esse vanno a richiudersi per verificare la portata delle azioni indotte quando la paratoia non si chiude perfettamente nel suo alloggiamento. Ultima richiesta, un aggiornamento del piano di manutenzione di questi elementi e una sua integrazione nel piano generale. Occorre infatti aver presente modalità di sostituzione delle barre e relativi costi, soprattutto con l' utilizzo di campane a tenuta stagna, visto che l' allagamento delle camere stagne, dati i problemi di corrosione, non pare adeguato. Lo scopo è quello di arrivare a definire per ogni manutenzione una procedura definita e costi certi, per poter arrivare a opera ultimata con tutte le carte in regola per fare un bando pubblico di gestione e manutenzione. (m.f.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Mose, altri guai: 1.560 barre da verificare Centinaia di milioni per riparare le criticità

Progetto per la «ritensionatura» all' esame degli ingegneri. 178 milioni e un mare di diffide per rimediare i guasti dell' opera

Alberto Vitucci 175 milioni di euro per riparare le criticità del **Mose**. Più i «danni non quantificabili» che riguardano lavori non fatti a regola d' arte, Centinaia di milioni, quasi il 5 per cento del costo totale, che adesso si dovranno trovare rapidamente per riparare i guasti del passato. E permettere all' opera di andare avanti. Nel groviglio di competenze, cause, diffide, conflitti di potere tra commissari. La lista è lunghissima. Riguarda guasti, carenze, malfunzionamenti. Le cifre più significative sono quelle degli impianti. 70 milioni spesi per la «carezza di impianti», con la necessità di affidare la gara europea, vinta poi dall' impresa Abb, Ma ci sono anche 34 milioni di euro necessari per la sostituzione degli «steli tensionatori», parte centrale delle cerniere attaccata dalla corrosione. Altri 35 milioni saranno necessari per riparare i danni alla conca di navigazione da 330 milioni distrutta dalla mareggiata (lato mare) e rifare le porte del lato laguna. Poi ci sono le valvole. Si è scoperto che quelle già montate non funzionano. Sarà dunque necessario sostituirle tutte. 4 per ogni paratoia. Il costo è di 11 milioni. Con una diffida inviata dai commissari Fiengo e Ossola alle imprese che le hanno realizzate, Grandi Lavori Fincosit e Mantovani. C' è anche l' ormai famosa lunata del Lido, Costata 40 milioni di euro e crollata pochi giorni dopo l' inaugurazione e il collaudo. Qui i milioni per ripararla sono 8, e ancora non è chiaro chi li dovrà pagare. Sette milioni invece il costo per la riparazione del jack-up, la nave attrezzata per la movimentazione delle paratoie costata 53 milioni di euro. «Malfunzionamenti ripetuti», si legge nella relazione. Altri 4,5 milioni di euro i soldi necessari per riparare il danneggiamento dei tubi sott' acqua, 700 mila per le staffe che presentavano «vibrazioni insolite». 300 mila euro infine per mettere a posto i guasti alle tubazioni oleodinamiche del Baby **Mose** di Chioggia. Richieste danni e diffide inviate in quantità. Come quella, non ancora quantificata dal punto di vista dei costi, per la riparazione delle fessurazioni al calcestruzzo negli edifici di spalla del **Mose** della barriera di Treporti. Oppure per le «protezioni catodiche» non realizzate in acqua sempre ai cassoni di Lido, Malamocco e Chioggia. Poi ci sono le «barre di ancoraggio». Gli agganci delle cerniere ai cassoni in calcestruzzo sullo sfondo. Si è scoperto anche qui che gli strumenti originari non erano adeguati e vanno sostituiti. Il Consorzio ha presentato un progetto per la «ritensionatura» di tutti questi elementi. Dieci per ogni cerniera, in totale 1.560. Anche qui il costo è di 4 milioni di euro, di cui 2 milioni e 200 mila per la manodopera specializzata. Progetto già presentato al Provveditorato e rinviato in attesa di chiarimenti dal Cta (il Comitato tecnico) al 29 aprile. Ieri riunione tecnica con gli ingegneri del provveditorato, il progettista del **Mose** Alberto Scotti e l' amministratore straordinario Francesco Ossola, Sono stati chiesti chiarimenti sul progetto, in particolare le prove in condizioni di mare agitato e le verifiche di cosa succede alle barre, che reggono le cerniere, in caso di mancato rientro delle paratoie nei cassoni sul fondo, come già successo. Si cerca di capire anche se la manovra andrà fatta ogni tre anni, come richiesto adesso dal progetto, oppure ogni dieci anni, come nel progetto originario.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Anche questo un tassello per sistemare criticità venute alla luce solo negli ultimi anni. E un braccio di ferro che continua tra le grandi imprese messe sotto accusa dai commissari per i lavori mal fatti. E le stesse aziende che accusano come - anche se con toni diversi - il provveditorato, i commissari di essere responsabili dei ritardi. E chiedono a loro centinaia di milioni di euro di danni. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Da Vado a Golfo Aranci Corsica Ferries rilancia

Le difficoltà nelle relazioni internazionali causate dai provvedimenti di emergenza dei vari governi e l'opportunità di un nuovo mercato hanno spinto i vertici di Corsica Sardinia Ferries a giocare una scommessa inedita. Dal 10 luglio partirà una linea di traghetti che collegherà direttamente il **porto di Savona -Vado** con la Sardegna. Per tre volte alla settimana (martedì, venerdì e domenica, fino al 14 settembre) le navi Mega Express viaggeranno in notturna tra **Vado** e Golfo Aranci, collegando direttamente la Liguria con la Sardegna, con l'obiettivo di catturare anche il mercato dei turisti del Nord Italia (contando che nel frattempo il quadro sanitario lo renda possibile), rimasto spiazzato dalle difficoltà delle altre compagnie concorrenti. I nuovi viaggi, con la garanzia dei protocolli anti-contagio, sono già disponibili e prenotabili su www.corsica-ferries.it. Oltre alla confermata linea Livorno -Golfo Aranci, sarà istituito un nuovo collegamento tra Civitavecchia e Golfo Aranci con tre viaggi diurni a settimana (lunedì, mercoledì e sabato).

Millesimo piange Valentina, politica e tartufo
Ritorno era conosciuto in Valli Bormida: consigliere comunale di minoranza gestiva un negozio con la moglie Paola

«Rispettare i principi di dignità e di etica»
L'assessore Giancarlo Interviene sulla gestione del Comune «Presso i posti ereditati dal Tar, ma le non decisive nulla»

Piaggio, il bando slitta a fine maggio
Produzione ripresa

Da Vado a Golfo Aranci Corsica Ferries rilancia

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto di Genova, appello al ministero: servono aiuti. I sindacati: la priorità È tutelare chi opera in banchina

Terminal Psa in difficoltà per il calo del lavoro Chiesta la cassa integrazione per 650 lavoratori

Matteo Dell' Antico / GENOVA Il principale terminal container del porto di Genova e uno dei più importanti d' Italia, il Psa di Pra', chiede la possibilità di attivare la cassa integrazione per i circa 650 dipendenti tra lavoratori operativi in banchina e personale amministrativo. La richiesta di accedere agli ammortizzatori sociali, che potrebbero essere attivati a partire dai primi giorni del mese prossimo fino a un massimo di zero ore, È stata comunicata dai vertici del terminal a Cgil, Cisl e Uil a causa del calo di traffico registrato dopo l' emergenza coronavirus. «Questa drammatica situazione che stiamo vivendo - spiega Luca Becce, presidente di Assiterminal - non ha portato solo un calo del lavoro sulle banchine ma anche la necessità di garantire il distanziamento sociale tra i lavoratori e meno possibilità di utilizzare manodopera sui moli. Serve un intervento del ministero dei Trasporti con linee guida comuni e aiuti per le aziende che operano nei porti italiani». Domani si dovrebbe tenere un primo incontro tra la dirigenza del terminal genovese e i sindacati. «Ci auguriamo che ci sia il minor impatto possibile sui lavoratori e che i dipendenti del terminal, se verrà avviata la cassa per coronavirus, possano essere coinvolti con percentuali molto basse», dice Davide Traverso, responsabile ligure Porti della Fit-Cisl. «Per il porto di Genova - aggiungono Roberto Gulli e Duilo Falvo della Uiltrasporti Liguria - non È certamente una bella notizia: teniamo presente che le crisi produttive del comparto portuale arrivano sempre prima rispetto a quelle che poi solitamente si abbattono qualche tempo dopo sugli altri settori produttivi». Il terminal Psa È solo l' ultimo di una lunga serie che nel porto del capoluogo ligure hanno chiesto la cassa integrazione a causa di un calo dei traffici che sono diminuiti dopo che È esplosa la crisi sanitaria. Ma problemi, sui moli, ci sono anche per i tanti camalli della Compagnia Unica: i rappresentanti sindacali della Culmv potrebbero presto chiedere un aiuto economico a Palazzo San Giorgio. Nelle ultime settimane, infatti, il lavoro dei soci della Compagnia Unica - che operano a chiamata nei singoli terminal del porto di Genova - si È notevolmente ridotto. La Culmv, inoltre, ha da tempo problemi economici e ormai da anni fatica a chiudere il bilancio in pareggio. I camalli, dunque, potrebbero decidere di chiedere un aiuto al presidente dell' Authority di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini, con l' obiettivo di ottenere da Palazzo San Giorgio un sostegno finanziario che consenta alla Culmv di far fronte a questa diminuzione del lavoro in banchina senza che da questo calo dei traffici siano penalizzati in maniera eccessiva i soci della Compagnia Unica.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Deliziosa. oggi a Genova lo sbarco

Le operazioni di sbarco dei passeggeri inizieranno questa mattina. La nave Costa Deliziosa È arrivata nel tardo pomeriggio di ieri nel porto di Genova dopo essere partita dall' Australia e una navigazione durata più di quattro settimane. A bordo non si registrano casi di coronavirus anche se da parte della compagnia, dopo il medico di bordo deceduto qualche giorno fa, È arrivata la conferma della morte di un marittimo di nazionalità filippina imbarcato a bordo di un' altra nave Costa, la "Fascinosa", che si trova ormeggiata nel porto di Santos, in Brasile. A bordo di "Deliziosa", ormeggiata nello scalo del capoluogo ligure, ci sono 1519 passeggeri e 896 membri dell' equipaggio.

La via ligure per il ritorno alla normalità scommette anche su sport e commercio
La base ligure registra lavoro a un ritmo di attività da febbraio. Sitta il pagamento del bollo auto

Terminal Psa in difficoltà per il calo del lavoro
Chiesta la cassa integrazione per 650 lavoratori

Liguria
Ritorno a scuola, agende di lavoro ancora nei limbo

I marittimi

Due cuochi della Costa: "Sbarcati con la febbre e rimpallati per le cure"

di Matteo Macor Un' odissea in giro per il mondo, tra la paura del contagio e il mare tutto intorno, condivisa con centinaia di altre persone negli stessi ponti, corridoi, cabine. È il destino comune dei tanti che in questi mesi di emergenza coronavirus si sono ritrovati in viaggio su una nave da crociera, per lavoro o per svago, e hanno visto cambiare in corso programmi di vita, date di sbarco, ritorni a casa. Un' esperienza iniziata più di un mese fa e non ancora terminata anche per due marittimi trentenni, entrambi impiegati nelle cucine della Luminosa, la nave Costa arrivata a Savona lo scorso 21 marzo con oltre 1500 persone e una decina di casi di positività (poi saliti a 70) a bordo, che ancora oggi, un mese dopo, si trovano in auto- isolamento spontaneo a **Genova**. «Chiusi in due in un appartamento, entrambi con la febbre e sintomi (lievi) del virus da due settimane - raccontano a Repubblica - ma senza nessuna assistenza, né aver sostenuto reali controlli allo sbarco, né qualcuno che ci dica se e quando uscire di casa e tornare nelle nostre case». Entrambi liguri, lavoratori nel campo delle crociere da oltre sei anni, la loro vicenda è per certi versi simile a quella di tanti altri positivi o potenziali contagiati che in questi mesi hanno affrontato la malattia in casa, senza la possibilità di fare un tampone, ma preoccupa a pensare agli altri giganti del mare in queste settimane ancora in navigazione. Simboli galleggianti di un mondo, quello delle crociere, che gli stessi addetti ai lavori definiscono « una polveriera diffusa» per mari e porti del pianeta. Una nave in particolare, la Costa Deliziosa, è arrivata in **porto a Genova** ieri pomeriggio con una persona deceduta a bordo (« non per Covid, anche se a decidere se sottoporre il cadavere a tampone sarà la sanità marittima » , aggiorna l' assessore regionale Giacomo Giampedrone) e questa mattina inizierà le operazioni di sbarco dei passeggeri. « E ci auguriamo per tutti - continuano i due marittimi, che chiedono di rimanere nell' anonimato - che questa volta si faccia attenzione sin da subito, e nessuno finisca come noi». Tra i primi a essere sbarcati dopo l' attracco a Savona, i due lavoratori fanno capire che non tutto, sulla prima nave coinvolta nell' emergenza, potrebbe essere andato per il verso giusto. In mare come a terra. « Dei casi di positività sulla nave, di fatto, l' abbiamo saputo attraverso i giornali online - è la testimonianza - I buffet sono stati chiusi solo giorni dopo lo sbarco dei primi due positivi, a Portorico, e solo nell' ultima settimana di navigazione una parte dell' equipaggio è stata dotata di mascherine. Non c' erano protezioni per tutti, alcuni camerieri usavano i tovaglioli, abbiamo condiviso locali e persino la cabina con persone poi risultate positive, uno di questi è morto nelle Filippine una settimana dopo, appena tornato a casa » . Una volta finito il viaggio a Savona, poi, « ci hanno sbarcato semplicemente misurandoci la temperatura, fatti scendere in fretta e furia, e da lì è iniziato il nostro limbo». Decaduto in anticipo il contratto con la compagnia per fine prestazione, « oggi secondo la Asl dovrebbe prendersi carico della nostra assistenza la Cassa marittima, che a sua volta ci rimanda all' Asl perché il nostro contratto è stato risolto per crociera finita, e non per malattia - è il loro racconto - Risultato, da un mese siamo bloccati senza il minimo aiuto, né protezioni, né nessuna indicazione sul da farsi. Abbiamo paura di uscire, perché non vogliamo rischiare di contagiare nessuno, ma vorremmo tornare ad abbracciare le nostre famiglie. Nessuno ci può dire se ci siamo presi la malattia, ma se così è ce la siamo presa lavorando, e ci sembra il minimo, almeno, essere assistiti. Come si fa ad arginare il contagio se i casi come il nostro vengono dimenticati?».



Genova24

Genova, Voltri

Costa Deliziosa bloccata dalla burrasca nel mare di Genova: a bordo 1.500 passeggeri e un cadavere

La salma sarà sottoposta a tampone ma si esclude che il Covid-19 sia tra le cause. Domani previsto lo sbarco dei primi passeggeri

Genova . È il forte vento di burrasca a impedire l'ingresso in **porto** a **Genova** di Costa Deliziosa , la nave da crociera partita a gennaio per il giro del mondo che dovrebbe attraccare oggi in **porto** per iniziare domani lo sbarco di oltre 900 passeggeri . Viste le condizioni meteo il comandante ha preferito attendere qualche ora e la nave si trova ora alla fonda davanti al litorale di Nervi . "Per ora le operazioni di sbarco sono comunque previste per domani mattina - riferisce l' assessore regionale alla protezione Giacomo Giampedrone - . Per tutti i passeggeri sono stati organizzati trasporti protetti verso le rispettive destinazioni, ma è solo una misura precauzionale. La nave è ritenuta pulita , a bordo stanno tutti bene. Del resto viaggiano insieme dal 14 marzo e il periodo di incubazione è già passato". Su Costa Deliziosa, oltre a 1.516 passeggeri e 856 membri dell' equipaggio , tutti sani secondo gli accertamenti del medico di bordo, c' è anche il cadavere di una donna italiana , morta il 9 aprile per complicanze cardio-circolatorie. La sanità marittima ha comunque deciso di sottoporre la salma a tampone , ma è quasi certo che il coronavirus non sia tra le cause del decesso. Appena la nave sarà ormeggiata, il corpo sarà trasportato a terra e messo a disposizione del servizio di medicina legale di Asl 3. Lo sbarco sarà autorizzato solo dopo i rilievi dell' Usmaf che dovrà concedere la "libera pratica sanitaria". Tra i passeggeri della Deliziosa, ora aggredita dalla tramontana, c' è chi era partito per un viaggio di piacere intorno al globo, senza potersi immaginare che al ritorno avrebbe affrontato una pandemia globale . Nei giorni scorsi le autorità francesi avevano negato l' attracco a Marsiglia , così circa 200 cittadini transalpini sono scesi a Barcellona , ultima tappa prima dello stop finale. Gli altri sbarcheranno domani alla Stazione Marittima. Altra disavventura, nelle scorse settimane, nel **porto** di Marsala in Sicilia, dove la nave era rimasta ferma cinque giorni perché un passeggero si era ammalato di polmonite, risultata però indipendente dal Covid. Sarà probabilmente l' ultima nave da crociera a toccare il **porto** di **Genova** durante l' emergenza coronavirus. Foto di Susanna Costa dal gruppo Facebook "Sei di Quinto se"



Stop crociere, Deliziosa a Genova senza Coronavirus a bordo: 924 sbarchi in poche ore

ndr)", spiega l' assessore alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone. "Il nostro obiettivo è quello di avviare gli sbarchi in tempi rapidi, ovviamente garantendo la più assoluta tutela dei passeggeri e della cittadinanza di Genova. Proprio per questo, e solo per un eccesso di cautela - conclude l' assessore - verrà effettuato un tampone sulla salma presente a bordo, che verrà in questo senso presa in carico dall' Asl 3 e dall' istituto di medicina legale per essere certi, oltre ogni ragionevole dubbio, che gli sbarchi possano avvenire nel modo più sicuro e sereno possibile, anche se i medici di bordo tendevano assolutamente ad escludere che le cause della morte fossero da attribuire a coronavirus", ha proseguito Giampedrone. C' è una persona deceduta a bordo della nave. Secondo quanto risulta all' agenzia Dire la vittima sarebbe morta per infarto il 6 aprile e i medici di bordo escludono che si sia trattato di coronavirus. Passeggeri e staff sono tutti in buone condizioni di salute e la nave viene considerata assolutamente non contaminata (PER I DETTAGLI CLICCA QUI). Nel frattempo i circa 200 crocieristi italiani sbarcati a Marsiglia dalla nave Msc Magnifica hanno fatto tappa a Ventimiglia, in attesa di tornare a casa a bordo di pullman italiani. La nave è arrivata nel **porto** francese lunedì 20 aprile. Sotto le direttive delle autorità sanitarie locali e delle altre autorità competenti, sono sbarcati i 1.769 passeggeri e i 927 membri dell' equipaggio. Nessuno aveva sintomi da Covid-19. L' ultimo imbarco di nuovi passeggeri ed equipaggio risale al 10 marzo a Wellington, in Australia. (PER TUTTI I DETTAGLI CLICCA QUI) Approfondimenti Coronavirus, Conte: "Per fase 2 piano nazionale ma con peculiarità regionali" Insonnia, depressione e stress: le conseguenze psicologiche del Coronavirus Coronavirus, le rubano le mascherine dalla cassetta della posta: la polizia glielne dona Coronavirus, a Genova il primo maggio controlli anche in monoruota Coronavirus, a Genova oltre 1700 domande per la prosecuzione delle attivit.



Costa Deliziosa arriva oggi a Genova: i dettagli dello sbarco

Redazione

Genova Costa Deliziosa arriverà in porto a Genova oggi alle 17, proveniente da Barcellona con 1519 passeggeri e 896 membri dell'equipaggio a bordo. Nel porto catalano sono sbarcate 112 persone di nazionalità spagnola, portoghese e francese. 'Abbiamo appena concluso la riunione col tavolo di emergenza nazionale - spiega l'assessore alla Protezione civile della Regione Giacomo Giampedrone - Questa mattina ci è stata confermata l'indicazione della Deliziosa come nave pulita dopo la concessione della libera pratica da parte della sanità marittima a Barcellona. Stasera sono in programma le verifiche da parte dell'Usmaf sulla nave. Tutto è pronto per lo sbarco dei primi 924 passeggeri, in programma domani mattina'. 'Il nostro obiettivo aggiunge Giampedrone - è quello di avviare gli sbarchi in tempi rapidi, ovviamente garantendo la più assoluta tutela dei passeggeri e della cittadinanza di Genova. Proprio per questo, e solo per un eccesso di cautela conclude Giampedrone verrà effettuato un tampone sulla salma presente a bordo, che verrà in questo senso presa in carico dall'Asl 3 e dall'istituto di medicina legale per essere certi, oltre ogni ragionevole dubbio, che gli sbarchi possano avvenire nel modo più sicuro e sereno possibile, anche se i medici di bordo tendevano assolutamente ad escludere che le cause della morte fossero da attribuire a coronavirus'.

Costa Deliziosa arriva oggi a Genova: i dettagli dello sbarco

17 APRILE 2020 - Genova



Genova - Costa Deliziosa arriverà in porto a Genova oggi alle 17, proveniente da Barcellona con 1519 passeggeri e 896 membri dell'equipaggio a bordo. Nel porto catalano sono sbarcate 112 persone di nazionalità spagnola, portoghese e francese.

Abbiamo appena concluso la riunione col tavolo di emergenza nazionale - spiega l'assessore alla Protezione civile della Regione Giacomo Giampedrone - Questa mattina ci è stata confermata l'indicazione della Deliziosa come nave pulita dopo la concessione della libera pratica da parte della sanità marittima a Barcellona. Stasera sono in programma le verifiche da parte dell'Usmaf sulla nave. Tutto è pronto per lo sbarco dei primi 924 passeggeri, in programma domani mattina.

Il nostro obiettivo - aggiunge Giampedrone - è quello di avviare gli sbarchi in tempi rapidi, ovviamente garantendo la più assoluta tutela dei passeggeri e della cittadinanza di Genova. Proprio per questo, e solo per un eccesso di cautela - conclude Giampedrone - verrà effettuato un tampone sulla salma presente a bordo, che verrà in questo senso presa in carico dall'Asl 3 e dall'istituto di medicina legale per essere certi, oltre ogni ragionevole dubbio, che gli sbarchi possano avvenire nel modo più sicuro e sereno possibile, anche se i medici di bordo tendevano assolutamente ad escludere che le cause della morte fossero da attribuire a coronavirus.

Iscriviti alla newsletter

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

[Si iscrive](#)

Quei canoni demaniali da congelare

GENOVA Si parte dalla Liguria, che per le imprese balneari ha molto da insegnare: il presidente **Signorini** ha scritto di recente che si può studiare anzi si deve la sospensione dei canoni delle concessioni demaniali almeno per quest'anno, in relazione a una stagione balneare che certo non brillerà. Quella dei canoni demaniali è una richiesta che accomuna anche altri settori importanti, come le concessioni demaniali sui porti, che ovviamente scontano le stesse difficoltà di quelle balneari per le drammatiche conseguenze dell'epidemia. Non va dimenticata anche la spada di Damocle della Bolkestain, non ancora disinnescata. Come in tanti altri importanti temi, si aspettano decisioni da Roma. Se possibile, non in tempi biblici. Come sempre dove la logistica si confronta a livello globale, i ritardi e le incertezze del sistema Italia in gran parte dovuti alla burocrazia peggio che borbonica si riflettono sulla competitività. Aver bloccato per due mesi ed oltre gran parte dei lavori sui terminal e sulle concessioni portuali non può non aver prodotto ricadute negative, molte volte tali da creare reali difficoltà di far fronte ai canoni. Da qui le richieste che piovono su tutti i porti nazionali.



Il progetto 'Ravenna Port Hub' va avanti

Nominata la Commissione per la valutazione tecnico economica delle offerte

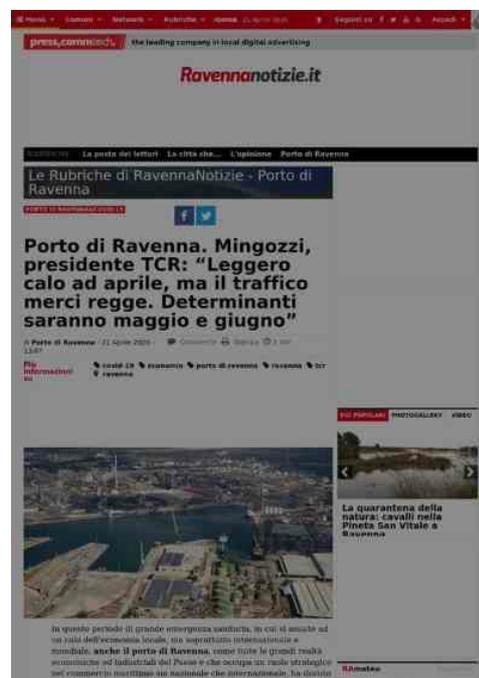
Redazione

RAVENNA Il progetto Ravenna Port Hub va avanti anche in questo periodo di emergenza. Il presidente dell'AdSp Daniele Rossi, ieri ha firmato la Delibera di nomina della Commissione incaricata di esaminare e valutare le due offerte pervenute relative alla realizzazione degli interventi previsti nel progetto Ravenna Port Hub. Nelle scorse ore è arrivata infatti l'ultima autorizzazione necessaria a completare la procedura di nomina dei membri della Commissione che è composta dall'ing. Andrea Ferrante, presidente della Terza sezione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale conosce perfettamente il progetto essendone stato relatore nella fase della sua approvazione da parte dello stesso Consiglio superiore LL. PP., dall'ing. Massimo Camprini, componente effettivo dello stesso Consiglio superiore Capo Area Infrastrutture Civili Dirigente Servizio mobilità e viabilità del Comune di Ravenna, e dall'ing. Francesco Di Sarcina, segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale. Difficile fare una previsione dei tempi delle future fasi della gara del Progetto Hub, anche in ragione dell'eccezionalità del momento che tutto il Paese sta vivendo e che impone di svolgere ogni attività di questo tipo in modalità remota. L'obiettivo resta quello di rispettare il più possibile il cronoprogramma originario e dunque stimare che, dal momento in cui la Commissione inizierà la propria attività, si possa, in un paio di mesi arrivare alla graduatoria che determinerà quale sia l'offerta economicamente più vantaggiosa. Una volta individuata la Società che si aggiudicherà il contratto per la realizzazione dei lavori dell'Hub tra i due concorrenti (Consorzio Stabile SIS Scpa e Consorzio Stabile Grandi Lavori Scrl), si potrà procedere alla progettazione esecutiva e, terminata questa, saranno avviati i cantieri e potranno partire i lavori. Le opere del progetto Hub Portuale di Ravenna, del valore complessivo di 235 milioni di euro, vale la pena ricordarlo, consistono in una prima fase, nell'approfondimento dei fondali a -12,5 mt, nell'adeguamento (per oltre 6,5 km) e nel potenziamento delle banchine esistenti. E' inoltre prevista la realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 metri, e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale, per circa 200 ettari, aree direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale, che rappresenteranno un unicum nel panorama della portualità nazionale.



Porto di Ravenna. Mingozzi, presidente TCR: "Leggero calo ad aprile, ma il traffico merci regge. Determinanti saranno maggio e giugno"

In questo periodo di grande emergenza sanitaria, in cui si assiste ad un calo dell' economia locale, ma soprattutto internazionale e mondiale, anche il porto di Ravenna , come tutte le grandi realtà economiche ed industriali del Paese e che occupa un ruolo strategico nel commercio marittimo sia nazionale che internazionale, ha dovuto 'riadattare' la propria attività e quindi il lavoro dei suoi dipendenti in conformità alle nuove misure e richieste ministeriali adottate in questi mesi per contenere la diffusione del Coronavirus e per continuare a garantire lo svolgimento delle attività di scambio merci. 'Nonostante la crisi generale che ha investito il nostro Paese a seguito dell' emergenza sanitaria - afferma Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR, Terminal Container Ravenna - fortunatamente dall' inizio della epidemia il Porto di Ravenna non ha perso un solo giorno di apertura. Siamo riusciti ad adottare fin da subito le misure che sono state richieste alle aziende per lavorare in sicurezza e così a garantire continuità alle nostre operazioni . Ovviamente il calo c' è stato : rispetto a marzo in cui si è registrato un buon andamento, ad aprile abbiamo avuto una flessione di circa il 12% . Ma era prevedibile e non ci ha messo in allarme. Le navi comunque continuano ad arrivare.' 'Mi preoccupano invece maggio e giugno, che saranno i mesi di rodaggio e dove avremo sicuramente il calo più rilevante . Saranno mesi determinanti - spiega Mingozzi - . Se riapre il volano del commercio internazionale, il porto di Ravenna, dopo un primo periodo di assestamento, riuscirà a ripartire senza grosse perdite. Cruciale sarà quindi l' andamento di questo secondo semestre . Se tra maggio e giugno ripartiranno i traffici commerciali con Usa e Cina, che incide molto nella parte del Mediterraneo, e con la parte della Russia collegata all' Europa, allora avremo imboccato la buona strada.' 'Se invece il secondo semestre sarà ancora viziato dalle difficoltà del primo, dovute alla crisi scatenata dal Covid-19, allora il recupero sarà più lento. Mi fa piacere constatare che al porto continuano ad approdare navi con reefer - contenitori refrigerati, pieni di frutta, granaglie, dal Mediterraneo e sud Italia. Le attività commerciali con la parte della piccola-media impresa italiana e con il settore degli alimentari continuano senza registrare perdite . Inoltre, continua ad essere fondamentale per il nostro porto la collaborazione con il mondo dei trasporti su ruota, che è sempre stata garantita anche in questi ultimi mesi. Per quanto riguarda il traffico via mare, abbiamo avuto problemi di livellamento che non hanno permesso ad alcune imbarcazioni di approdare con facilità. Problemi in buona parte risolti grazie alla collaborazione dell' **Autorità portuale**, che in attesa dell' avvio del Progetto e quindi dei lavori di abbassamento dei fondali, interviene di volta in volta con operazioni di livellamento.' Tutti i dipendenti del porto lavorano in sicurezza già da tempo. Le aziende hanno infatti fornito al personale mascherine, guanti, prodotti e gel igienizzanti per disinfettare le postazioni di lavoro e molti uffici, come quelli di direzione, amministrativi e commerciali, hanno adottato modalità di smart working. 'Anche se a distanza, il lavoro di smart working ci permette di garantire in modo eccellente le funzionalità degli uffici - aggiunge Mingozzi -. Entro oggi dovrebbe arrivare un nuovo carico di mascherine non chirurgiche. Devo dire che Sapir e Conship hanno fin da subito adottato una valida linea di comportamento per mettere in sicurezza tutti i suoi dipendenti, a livello mondiale.' 'Ieri è stato il primo giorno di cassa integrazione per alcuni dipendenti: a turnazione toccherà un po' a tutti. L' attuazione della misura è motivata dal calo dell' arrivo delle merci, che abbiamo registrato questo mese e che molto probabilmente avremo ancora per un po'. Tuttavia, stiamo



'centellinando' anche l' applicazione della cassa, perché sappiamo bene che per alcuni dipendenti può essere un problema percepire uno stipendio ridotto. Con tutte le attenzioni che il caso richiede, cercheremo di applicarla



in maniera adeguata e di evitarla se si riesce a contenere la perdita' conclude Mingozi .

Porto di Ravenna. Mingozzi, presidente TCR: Leggero calo ad aprile, ma il traffico merci regge. Determinanti saranno maggio e giugno

Redazione

In questo periodo di grande emergenza sanitaria, in cui si assiste ad un calo dell'economia locale, ma soprattutto internazionale e mondiale, anche il porto di Ravenna, come tutte le grandi realtà economiche ed industriali del Paese e che occupa un ruolo strategico nel commercio marittimo sia nazionale che internazionale, ha dovuto 'riadattare' la propria attività e quindi il lavoro dei suoi dipendenti in conformità alle nuove misure e richieste ministeriali adottate in questi mesi per contenere la diffusione del Coronavirus e per continuare a garantire lo svolgimento delle attività di scambio merci. 'Nonostante la crisi generale che ha investito il nostro Paese a seguito dell'emergenza sanitaria - afferma Giannantonio Mingozzi, presidente di TCR, Terminal Container Ravenna - fortunatamente dall'inizio della epidemia il Porto di Ravenna non ha perso un solo giorno di apertura. Siamo riusciti ad adottare fin da subito le misure che sono state richieste alle aziende per lavorare in sicurezza e così a garantire continuità alle nostre operazioni. Ovviamente il calo c'è stato: rispetto a marzo in cui si è registrato un buon andamento, ad aprile abbiamo avuto una flessione di circa il 12%. Ma era prevedibile e non ci ha messo in allarme. Le navi comunque continuano ad arrivare.' 'Mi preoccupano invece maggio e giugno, che saranno i mesi di rodaggio e dove avremo sicuramente il calo più rilevante. Saranno mesi determinanti - spiega Mingozzi -. Se riapre il volano del commercio internazionale, il porto di Ravenna, dopo un primo periodo di assestamento, riuscirà a ripartire senza grosse perdite. Cruciale sarà quindi l'andamento di questo secondo semestre. Se tra maggio e giugno ripartiranno i traffici commerciali con Usa e Cina, che incide molto nella parte del Mediterraneo, e con la parte della Russia collegata all'Europa, allora avremo imboccato la buona strada.' 'Se invece il secondo semestre sarà ancora viziato dalle difficoltà del primo, dovute alla crisi scatenata dal Covid-19, allora il recupero sarà più lento. Mi fa piacere constatare che al porto continuano ad approdare navi con reefer - contenitori refrigerati, pieni di frutta, granaglie, dal Mediterraneo e sud Italia. Le attività commerciali con la parte della piccola-media impresa italiana e con il settore degli alimentari continuano senza registrare perdite. Inoltre, continua ad essere fondamentale per il nostro porto la collaborazione con il mondo dei trasporti su ruota, che è sempre stata garantita anche in questi ultimi mesi. Per quanto riguarda il traffico via mare, abbiamo avuto problemi di livellamento che non hanno permesso ad alcune imbarcazioni di approdare con facilità. Problemi in buona parte risolti grazie alla collaborazione dell'Autorità portuale, che in attesa dell'avvio del Progetto e quindi dei lavori di abbassamento dei fondali, interviene di volta in volta con operazioni di livellamento.' Tutti i dipendenti del porto lavorano in sicurezza già da tempo. Le aziende hanno infatti fornito al personale mascherine, guanti, prodotti e gel igienizzanti per disinfettare le postazioni di lavoro e molti uffici, come quelli di direzione, amministrativi e commerciali, hanno adottato modalità di smart working. 'Anche se a distanza, il lavoro di smart working ci permette di garantire in modo eccellente le funzionalità degli uffici - aggiunge Mingozzi -. Entro oggi dovrebbe arrivare un nuovo carico di mascherine non chirurgiche. Devo dire che Sapir e Conship hanno fin da subito adottato una valida linea di comportamento per mettere in sicurezza tutti i suoi dipendenti, a livello mondiale.' 'Ieri è stato il primo giorno di cassa integrazione per



alcuni dipendenti: a turnazione toccherà un po' a tutti. L'attuazione della misura è motivata dal calo dell'arrivo delle merci, che abbiamo registrato questo mese e che molto probabilmente avremo ancora per un po'. Tuttavia, stiamo 'centellinando' anche l'applicazione della cassa, perché sappiamo bene che per alcuni dipendenti può essere un problema percepire uno stipendio ridotto. Con tutte le attenzioni che il caso richiede, cercheremo di applicarla in maniera



adeguata e di evitarla se si riesce a contenere la perdita' conclude Mingozzi .

Il Tirreno

Livorno

L' Autorità portuale vuole cedere i Fossi Trattativa col Comune per la gestione

A febbraio la lettera di palazzo Rosciano al Ministero che ha dato parere favorevole: «Ma tocca agli enti trovare l' accordo» E l' amministrazione lavora a tre progetti: oltre alla pulizia, l' aiuto dei cittadini per il decoro e il dragaggio dei punti sensibili

la ricostruzione Federico Lazzotti Pensate a due squadre che trattano un grande campione un po' insù con l' età. Chi vuole cedere il giocatore lo fa perché non rientra più nei piani societari che ormai guardano altrove, chi vorrebbe acquistarlo, invece, è convinto che possa fare ancora bene, anzi benissimo, ma prima di firmare il contratto vuole delle garanzie precise. La metafora del calcio spiega - e semplifica abbastanza bene - quello che sta accadendo tra **Autorità portuale** e Comune di Livorno per la gestione dei Fossi, un tesoro di acqua e di storia che scorre dentro la città e che - almeno in teoria - ha potenzialità infinite, ma che oggi rappresenta più un costo (e un problema) che una ricchezza, soprattutto turistica. Ecco perché quello che sta accadendo in questi giorni tra Authority e amministrazione con il progetto comune di pulire una parte dei canali dai relitti gettati in acqua, non è solo un' idea bella, utile e affascinante - lanciata dal Tirreno e raccolta da molti -, ma ha i contorni di un prova generale di quello che potrebbe accadere domani. Per ricostruire volontà, posizioni e dubbi dei due enti, è necessario partire da una lettera esplorativa - confermata al Tirreno dal presidente Stefano Corsini

- e inviata due mesi fa dall' Authority di Livorno al ministero dei trasporti. Nel documento i vertici di palazzo Rosciano chiedevano lumi sulla natura dei Fossi, zona da sempre di conflitto a livello di competenza, e sulla possibilità che la gestione potesse passare al Comune, come ad esempio succede per i canali di Venezia. La risposta del ministero non si è fatta attendere. A fine febbraio, ecco che da Roma parte una lettera indirizzata per conoscenza al Comune e, tra gli altri, anche alla Regione Toscana. Il cuore del documento - che il Tirreno ha potuto leggere - è fatto di molti «premessi che...», nei quali si elencano le competenze dei vari spazi acquei e della loro natura demaniale, fino ad arrivare alla conclusione che «nulla osta», dunque che non ci sarebbero ostacoli, a un passaggio della gestione del bene nelle mani del Comune. A patto che - è la conclusione - ci sia «un accordo organizzativo» tra le parti. Dunque, da una parte il ministero dà il via libera al passaggio, ma dall' altra lascia la patata bollente in mano a Comune e **Autorità portuale** che in pratica dovranno trovare un accordo. E qui si arriva al cuore della trattativa che - confermano i protagonisti - è già avviata. «Si tratta - spiega il sindaco Luca Salvetti - di una grossa operazione di cui si può ragionare, ma servono calma e garanzie perché i costi sono e servono garanzie sulle concessioni». Detto in altri termini, il Comune è cosciente che la gestione diretta dei Fossi permetterebbe di avere mano libera su un pezzo pregiato della città che ha potenzialità infinite a livello turistico. Tanto da avere già in testa tre livelli progettuali: 1. La pulizia dell' acqua dai relitti. 2. La partecipazione dei cittadini per evitare che i canali vengano ulteriormente danneggiati. 3. Un dragaggio profondo dei Fossi magari attraverso un finanziamento europeo. Ma sa altrettanto bene che i costi di gestione sono alti. Basti pensare che solo l' installazione delle pompe per la movimentazione delle acque sono costate all' Authority, 240 mila euro e 126 mila per la manutenzione e l' energia elettrica. Ecco perché il Comune chiederà «risorse e concessioni», altrimenti il rischio è di mandare il bilancio a gambe all' aria. E su questo tema alcune garanzie arrivano dal numero uno di palazzo Rosciano. «Per quanto ci riguarda - spiega Corsini - tutti gli introiti concessori legati ai Fossi dovrebbero andare al Comune, non ci



Il Tirreno

Livorno

competono a nostro avviso. Su questo non c'è dubbio». Poi sulla trattativa aggiunge. «La cosa da fare è mettersi seduti per fare un accordo amministrativo che faccia da cornice a questo passaggio così come è successo per la Fortezza vecchia. I Fossi sono un asset importante per la città, penso alle barche, all'acqua e potrebbero essere molto più frequentati. Come i monumenti a cui si dedica attenzione. È un tentativo - va avanti - di dare certezze invece di perdersi in discussioni che nel tempo sono emerse, ad esempio sui cattivi odori, sulle barchette o riguardo ai rifiuti. Ecco perché noi stiamo cercando questa soluzione che mette insieme tutti i soggetti e che sia avallata dai nostri organi di controllo. Noi non siamo privati, siamo lo Stato, siamo come il Comune, la nostra è la ricerca della coerenza tra impianto amministrativo e quello che andiamo a fare». --

Il Tirreno

Livorno

verso l' intervento

Salvetti sulla pulizia dei canali «Percorso veloce e incisivo»

E poi replica a Provinciali «Spero che definire l' assessora Bonciani una nostra dipendente sia frutto di una sintesi estrema...»

LIVORNO«Il tema della pulizia dei fossi ha appassionato molti livornesi e in generale anche i soggetti istituzionali che possono concorrere per mettere insieme un progetto concreto per strutturare l' intervento. Come Comune abbiamo apprezzato la pronta disponibilità dell' **autorità di Sistema** che ha in carico la gestione dei canali nel far parte di una task force che già venerdì si ritroverà per avviare il percorso che vorremmo celere ed incisivo». Il sindaco Luca Salvetti abbraccia il progetto della pulizia dei canali in cui l' amministrazione ha messo a disposizione i propri uffici e il contributo di Aamp, ma allo stesso tempo replica al numero due dell' Authority. «La conferma - prosegue - della disponibilità ci è arrivata dalle parole del segretario generale Massimo Provinciali che dal Il Tirreno ha confermato il piano d' intervento che giocoforza doveva avere l' input del soggetto titolare della gestione. L' unica nota stonata, non me ne voglia il segretario generale dell' Authority sta in quel riferimento all' assessora Bonciani quando viene definita "nostra dipendente". Gli assessori da me scelti per comporre la giunta - precisa - indipendentemente dal lavoro che svolgevano in precedenza, sono per cinque anni solo ed esclusivamente interpreti di un ruolo al servizio dei cittadini livornesi e fanno riferimento a un programma e ad un progetto di sviluppo della città incarnato dal sottoscritto e dalla maggioranza che lo sostiene. Penso e sono convinto che l' espressione sia solo frutto di una sintesi estrema e che il vero senso delle parole di Provinciali fosse relativo al fatto che l' assessore conosce molto bene l' ambito portuale e le dinamiche interne all' **Autorità di sistema**».



Livorno: al via lavori su Calata Pisa

Ad aggiudicarsi l'appalto, la Società Fratelli Spitaletto Costruzioni

Redazione

LIVORNO È stato firmato il contratto relativo ai lavori di consolidamento del piazzale di deposito situato alla radice della Calata Pisa. Ad aggiudicarsi l'appalto, a Febbraio scorso, è stata la Società Fratelli Spitaletto Costruzioni, per un importo di 337 mila euro. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale annuncia che la consegna ed inizio dei lavori sono previsti entro 45 giorni dalla stipula del contratto e l'ultimazione è fissata in 100 giorni decorrenti dalla data del verbale di consegna. Gli interventi su Calata Pisa verranno eseguiti senza creare interferenze con le attività del terminalista. L'opera consisterà nel consolidamento della struttura sottostante il piazzale e nel rifacimento completo della superficie di conglomerato bituminoso. Inoltre è stato già approvato il progetto per la nuova viabilità di accesso al Molo Italia per un importo di circa 700 mila euro che prevede quasi il raddoppio dell'attuale strada da 13 metri a 22 metri di larghezza, con la previsione della realizzazione di un nuovo sistema di illuminazione a led.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' with a navigation menu including 'HOME', 'LIVORNO', 'PORTI', and 'AUTOMAZIONATO'. The main article title is 'Livorno: al via lavori su Calata Pisa'. Below the title is a sub-headline 'Ad aggiudicarsi l'appalto, la Società Fratelli Spitaletto Costruzioni' and a date '21 aprile 2020'. A large image shows a construction site at a port. The article text is partially visible, matching the main text on the left. At the bottom, there are social media sharing icons and a 'Proseguono i lavori nel porto di Giuse Tauris' link.

Containers negli anni a Livorno

LIVORNO I dati ufficiali recentemente anticipati dall'AdSP di Palazzo Rosciano si riferiscono al 2019 con qualche proiezione nei primi mesi di quest'anno. Ma se vogliamo un'idea di quali sono stati gli sviluppi (o le involuzioni) dei traffici nel porto negli ultimi dieci anni, occorre fare una ricerca non semplice. L'ha fatta per noi, limitandosi al piano statistico che tuttavia è più che sufficiente per avere il quadro reale il maritime consultant vicepresidente dell'interporto Vespucci Angelo Roma. Ecco le cifre, nude e crude. 1968: 9.000 unità (circa); 1980: 406.812 unità (trasbordi compresi) al primo posto nel Mediterraneo (*); (*) così scrivevano a Genova: Nel 1969 entra in funzione a Genova il primo terminal container del Mediterraneo e, nel 1971, con 127 mila TEUs, Genova è seconda solo a Rotterdam. Ma il primato dura poco: già l'anno dopo è superata da alcuni porti del Nord Europa e alla fine del decennio deve cedere anche la leadership nel Mediterraneo, battuta da Marsiglia, Barcellona e persino da Livorno. 1981: 406.112 (da quest'anno i conteggi saranno espressi sempre in TEUs); 1986: 506.042 (trasb. compresi), ancora prima posizione in ambito Mediterraneo; 1987: 552.142 (trasb. compresi) 1° nel Mediterraneo e 20° al Mondo; 1997: 512.088 (71° porto al mondo); 2002: 546.882 (94° porto al mondo); 2003: 592.778 (99° porto al mondo); 2005: 658.506 (Livorno esce dalla TOP 100 mondiale); 2007: 745.557 (la Zim movimentata, da sola, quasi 100.000 TEUs); 2011: 637.798 (dopo 50 anni la Zim abbandona il porto di Livorno); 2016: 800.475 (massima movimentazione raggiunta nel corso degli anni); 2019: 789.833 TEUs (di cui 230.318 trasbordi); in quinta posizione come porto italiano gateway (senza trasbordi); quarto, invece, come scalo di transhipment ed infine, primo per quantità di merce movimentata dai ro-ro.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fronte del porto

Dal porto al Capezzolo nell' estate del 2021 Sales firma il contratto

Autorità di sistema: 17 mesi per completare la bretella 1,3 chilometri per l' accesso alle nuove aree portuali

PIOMBINO Punto fermo sul percorso per far transitare i camion dal porto al Capezzolo. È stato firmato il 21 aprile il contratto per la "Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse" tra l' **Autorità di sistema portuale** e Sales Spa. Il che dà qualche certezza in più sui tempi di avvio del cantiere. L' azienda ha 60 giorni per consegnare il progetto esecutivo che dovrà essere approvato prima della consegna dei lavori. Di fatto, il cantiere potrà partire nell' arco di quattro mesi. Il valore del progetto, finanziato dall' **Autorità portuale**, è di 9,7 milioni di euro. La strada dallo svincolo Gagno - Terre Rosse permetterà l' ingresso alla nuova zona nord del porto. Un collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino, così da evitare l' attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. Non servirà a snellire il carico di auto verso gli imbarchi passeggeri ma a eliminare l' attraversamento dei mezzi pesanti. Il collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino servirà inoltre come punto di connessione del prolungamento della

SS398 da Montegemoli fino a Gagno. La bretella si sviluppa lungo un percorso di 1,3 chilometri comprende lungo il tracciato tre rotatorie, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcaferrovia e l' ultimo tratto rettilineo che porta all' accesso delle nuove aree portuali. La durata dell' appalto è fissata in 17 mesi di cui due per la redazione della progettazione esecutiva e quindici per l' esecuzione dei lavori. L' aggiudicazione s' accompagna all' impegno di Sales Spa a garantire per vent' anni la manutenzione dell' infrastruttura. A far temere lo slittamento nel calendario dei lavori è stato il ricorso al Tar della Toscana presentato dalla rete temporanea di imprese (Rti) composta da Varia Costruzioni Srl, Impresa edile stradale F. Ili Massai Srl, Smart Engineering Srl e Getas Petrogeo Srl. Alla fine dello scorso anno avevano impugnato l' esito della gara dell' **Autorità di sistema**, chiusa con l' aggiudicazione a Sales Spa. Salvo a quattro giorni dall' udienza di merito del 25 febbraio, dichiarare di non avere più interesse alla decisione. Tanto che ai giudici non è restato che prendere atto della sopravvenuta carenza d' interesse dei ricorrenti. -- M.M.

PIOMBINO
Dal porto al Capezzolo nell' estate del 2021 Sales firma il contratto
Autorità di sistema: 17 mesi per completare la bretella 1,3 chilometri per l' accesso alle nuove aree portuali

Primi incontri online legati al percorso nascita Organizzano le osteristiche

Utenti con firma digitale Riconoscimento on line

Progetto d' aiuto per bambini famiglie e servizi educativi

Sindacati chiedono un incontro al prefetto di Livorno Tomasi

Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

AdSP MTS: La Bretella per Piombino entra in fase esecutiva

E' stato firmato oggi il contratto relativo alla 'Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse'. Il collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino è un' opera fondamentale perché consente di evitare l'attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. E servirà inoltre come punto di connessione del prolungamento della SS398 da Montegemoli fino a Gagno. La bretella si sviluppa lungo un percorso di 1,3 chilometri comprende lungo il tracciato tre rotatorie, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcaferrovia e l'ultimo tratto rettilineo che porta all' accesso delle nuove aree portuali. Ad aggiudicarsi la gara è stata l' impresa Sales, per un importo di 9,7 milioni di euro. La durata dell' appalto é fissata in 17 mesi di cui 2 mesi per la redazione della progettazione esecutiva e 15 per l' esecuzione lavori a cui si aggiungono 20 anni offerti a titolo di manutenzione. La firma di oggi rappresenta un fatto importante anche a seguito dell' apertura, il 9 aprile scorso, delle buste contenenti le offerte tecniche relative all' assegnazione delle nuove aree portuali.



Informare

Piombino, Isola d' Elba

Siglato il contratto per la nuova strada di accesso al porto di Piombino

La bretella si svilupperà lungo un percorso di 1,3 chilometri. Oggi l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha sottoscritto il contratto per la realizzazione della "Nuova strada di accesso al **porto** di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse", collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino che - ha sottolineato l' ente - è un' opera fondamentale perché consentirà di evitare l' attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del **porto** e inoltre servirà come punto di connessione del prolungamento della SS398 da Montegemoli fino a Gagno. La bretella si svilupperà lungo un percorso di 1,3 chilometri. L' appalto è stato aggiudicato all' impresa Sales per un importo di 9,7 milioni di euro. La durata dei lavori è fissata in 17 mesi, di cui due per la redazione della progettazione esecutiva e 15 per l' esecuzione lavori a cui si aggiungono 20 anni offerti a titolo di manutenzione. Inoltre l' AdSP ha sottoscritto anche il contratto relativo ai lavori di consolidamento del piazzale di deposito posto in radice della Calata Pisa, nel **porto** di **Livorno**. Ad aggiudicarsi l' appalto, a febbraio scorso, è stata la Società Fratelli Spitaletto Costruzioni per un importo di 337mila euro. La consegna ed inizio dei lavori sono previsti entro 45 giorni dalla stipula del contratto e l' ultimazione è fissata in 100 giorni decorrenti dalla data del verbale di consegna. L' ente portuale, precisando che gli interventi verranno eseguiti senza creare interferenze con le attività del terminalista, ha specificato che l' opera consisterà nel consolidamento della struttura sottostante il piazzale e nel rifacimento completo della superficie di conglomerato bituminoso.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informARE'. The main headline reads: 'Siglato il contratto per la nuova strada di accesso al porto di Piombino'. Below this, there is a sub-headline: 'La bretella si svilupperà lungo un percorso di 1,3 chilometri'. The main text of the article is visible, starting with 'Oggi l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha sottoscritto il contratto per la realizzazione della "Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse", collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino che - ha sottolineato l'ente - è un'opera fondamentale perché consentirà di evitare l'attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto e inoltre servirà come punto di connessione del prolungamento della SS398 da Montegemoli fino a Gagno.' Below the text, there is a table with the following data:

Descrizione	Data di inizio	Data di termine	Contro
0 Altre destinazioni	21/04/20	22/04/20	Contro

At the bottom of the screenshot, there is a navigation bar with links: 'Inizio', 'Prima pagina', and 'Indice notizie'. There is also a small logo for 'C. Spitaletto - G.M.F.' on the right side of the page.

Informatore Navale

Piombino, Isola d' Elba

LA BRETELLA PER PIOMBINO ENTRA IN FASE ESECUTIVA

E' stato firmato oggi il contratto relativo alla "Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno - Terre Rosse". Il collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino è un' opera fondamentale perché consente di evitare l'attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. E servirà inoltre come punto di connessione del prolungamento della SS398 da Montegemoli fino a Gagno. La bretella si sviluppa lungo un percorso di 1,3 chilometri comprende lungo il tracciato tre rotatorie, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcaferrovia e l'ultimo tratto rettilineo che porta all' accesso delle nuove aree portuali. Ad aggiudicarsi la gara è stata l' impresa Sales, per un importo di 9,7 milioni di euro. La durata dell' appalto é fissata in 17 mesi di cui 2 mesi per la redazione della progettazione esecutiva e 15 per l' esecuzione lavori a cui si aggiungono 20 anni offerti a titolo di manutenzione. La firma di oggi rappresenta un fatto importante anche a seguito dell' apertura, il 9 aprile scorso, delle buste contenenti le offerte tecniche relative all' assegnazione delle nuove aree portuali.



Bretella di Piombino, firmato il contratto

E' stato firmato oggi, 21 aprile, il contratto relativo alla "Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse", l' attesa bretella che consentirà di evitare l' attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. Ad aggiudicarsi la gara dopo l' apertura delle buste il 9 aprile scorso, rende noto l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stata l' impresa Sales per un importo di 9,7 milioni di euro. La bretella si sviluppa lungo un percorso di 1,3 chilometri: comprende lungo il tracciato tre rotatorie, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcavia ferroviario e l' ultimo tratto rettilineo che porta all' accesso delle nuove aree portuali. La durata dell' appalto è fissata in 17 mesi, di cui 2 mesi per la redazione della progettazione esecutiva e 15 per l' esecuzione lavori, a cui si aggiungono 20 anni offerti a titolo di manutenzione.

t24 ECONOMIA
TOSCANA24

oggi

HOME | SCENARI | ATTUALITÀ | NORME | OPINIONI | NUMERI

OGGI | 21 APRILE 2020 18:11

Bretella di Piombino, firmato il contratto

E' stato firmato oggi, 21 aprile, il contratto relativo alla "Nuova strada di accesso al porto di Piombino - Stralcio SS398 dello svincolo Gagno-Terre Rosse", l'attesa bretella che consentirà di evitare l'attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. Ad aggiudicarsi la gara dopo l'apertura delle buste il 9 aprile scorso, rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stata l'impresa Sales per un importo di 9,7 milioni di euro.

La bretella si sviluppa lungo un percorso di 1,3 chilometri comprendente tre rotatorie, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcavia ferroviario e l'ultimo tratto rettilineo che porta all'accesso delle nuove aree portuali. La durata dell'appalto è fissata in 17 mesi, di cui 2 mesi per la redazione della progettazione esecutiva e 15 per l'esecuzione lavori, a cui si aggiungono 20 anni di manutenzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

t24 **SOLE24ORE**

Il servizio gratuito per essere aggiornati ogni settimana su tutte le principali novità

ARCHIVIO
SETTIMANA
MESE
PERSONALIZZATO

INCRIBITO

Il caso Costa Magica sabato sarà al porto con cento contagiati

A bordo ci sono 617 persone dell'equipaggio tra cui molti positivi al Covid-19 L'attracco già negato a Cagliari e Napoli. Sindaco e Regione: «Nessun panico»

LA NAVE DA CROCIERA **ANCONA** Attraccherà alla banchina 19 del **porto** di **Ancona**, Costa Magica, la nave da crociera che sta tornando dai Caraibi, dopo essere stata respinta dal **porto** di Cuba perché a bordo ci sono dei casi di Coronavirus. A bordo ci sono 617 persone, tutte dell'equipaggio, tra cui ce ne sono molte positive al Covid-19. Secondo alcune fonti, i contagiati sarebbero almeno 120. La decisione di fare rotta su **Ancona** è stata comunicata ieri pomeriggio dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti De Micheli al sindaco di **Ancona** Mancinelli e al presidente della Regione Ceriscioli dopo che Cagliari e Napoli avevano rifiutato. La scelta è caduta su **Ancona** perché gli altri porti italiani (3 in Liguria, 2 in Toscana, Civitavecchia e Brindisi) già ospitano navi non solo di Costa ma anche di Msc. La scelta quindi è stata fatta in base a un principio di rotazione tra i porti nazionali. Comune e Regione hanno diffuso una nota congiunta per rassicurare sulle modalità di sbarco, anche alla luce di alcune perplessità per questa decisione che sono sorte all' interno dell' ambito portuale. In particolare, Comune e Regione affermano che «i controlli sanitari saranno effettuati a bordo prima dello sbarco, a cura dell' Usmaf, il servizio sanitario marittimo, e per l' evacuazione di pazienti Covid saranno praticati protocolli di massima sicurezza, come già attuati negli altri porti italiani e secondo quanto assicurato dal ministro stesso». Contatti vietati Chi sbarcherà, non potrà «entrare in città né avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all' interno dello scalo dorico». A bordo ci sono anche marittimi italiani. La nave, segnalata ieri sera alle Canarie, dovrebbe arrivare tra sabato e domenica ad **Ancona**. L' odissea della Costa Magica è iniziata alla fine di marzo quando sono stati scoperti alcuni casi di Coronavirus tra l' equipaggio. Un tentativo di poter attraccare a Cuba, per sbarcare i malati e riprendere la navigazione, è stato impedito dalle norme del governo cubano. La nave, al pari della gemella Favolosa, è quindi potuto arrivare a Miami per sbarcare tutti i passeggeri e gran parte dell' equipaggio tra cui tutti gli italiani che sono stati rimpatriati con alcuni voli speciali. Le preoccupazioni A bordo sono rimasti i membri dell' equipaggio stranieri, per cui non è stato facile trovare un **porto** di sbarco. La notizia dell' attracco ad **Ancona** ha suscitato molte preoccupazioni specie tra coloro che lavorano al **porto** che chiedono non solo la massima sicurezza ma anche di non essere penalizzati da questa scelta. Edoardo Danieli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Concordati controlli sanitari strettissimi a bordo, prima dello sbarco

La Costa Magica verrà evacuata nel porto dorico Oltre 600 persone di equipaggio in sicurezza

Il ministro De Micheli ha già informato il sindaco e il presidente Ceriscioli: massime rassicurazioni

L'equipaggio della Costa Magica, 617 persone, verrà evacuato attraverso il porto di Ancona. La nave della compagnia crocieristica italiana (assieme alla Costa Favolosa) alla fine di marzo ha fatto scendere i passeggeri nello scalo di Genova e nei prossimi giorni attraccherà al porto dorico. Senza entrare in città né avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all'interno dello scalo dorico, le oltre 600 persone saranno fatte sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria, per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, ne ha informato il sindaco di Ancona, Valeria Mancinelli, e il presidente della Regione, Luca Ceriscioli. I controlli sanitari saranno effettuati a bordo prima dello sbarco, a cura dell'Usmaf, il servizio sanitario marittimo, e per l'evacuazione di pazienti Covid saranno praticati protocolli di massima sicurezza, come già attuati negli altri porti italiani e secondo quanto assicurato dal ministro stesso: «Mi ha chiamata la Ministra De Micheli per informarmi dell'operazione di evacuazione dell'equipaggio della Costa Magica nel nostro porto, operazioni simili con altre navi sono in corso già in altri porti italiani _ è il commento del sindaco Mancinelli _ . Ho chiesto e ottenuto tutte le massime rassicurazioni circa l'operazione e le sue condizioni di sicurezza per la città di Ancona». La settimana scorsa da un traghetto in arrivo dalla Grecia sono sbarcati ad Ancona, proseguendo poi verso altre zone d'Italia e d'Europa, oltre 200 camperisti.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nessuno la voleva, attraccherà ad Ancona la crociera carica di pazienti Covid

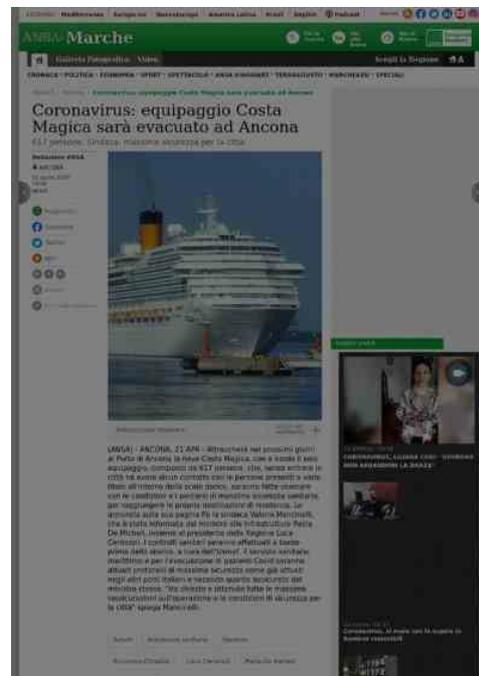
A bordo diversi membri dell' equipaggio positivi, il porto si prepara. Il ministro De Micheli chiama la sindaca Mancinelli e il governatore Ceriscioli: «Massima sicurezza»

E' attesa per il fine settimana al porto di Ancona una crociera con a bordo 617 membri dell' equipaggio, a decine infettati dal Coronavirus . La Costa Magica, partita dai Caraibi dov' era rimasta bloccata perché, all' inizio dell' epidemia, nessun Paese voleva concederle l' attracco, verrà gestita in condizioni di massima sicurezza e il personale sbarcherà «senza entrare in città né avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all' interno dello scalo dorico», puntualizza la Regione. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. I 617 componenti dell' equipaggio saranno fatti sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria, per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. Il numero dei pazienti infettati dal Covid sarebbe consistente. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli ne ha informato il sindaco Valeria Mancinelli e il presidente della Regione Luca Ceriscioli. I controlli sanitari saranno effettuati a bordo prima dello sbarco, a cura dell' Usmaf, il servizio sanitario marittimo, e per l' evacuazione di pazienti Covid saranno praticati protocolli di massima sicurezza, come già attuati negli altri porti italiani e secondo quanto assicurato dal ministro stesso.



Coronavirus: equipaggio Costa Magica sarà evacuato ad Ancona

(ANSA) - ANCONA, 21 APR - Attraccherà nei prossimi giorni al Porto di Ancona la nave Costa Magica, con a bordo il solo equipaggio, composto da 617 persone, che, senza entrare in città né avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all' interno dello scalo dorico, saranno fatte sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria, per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. Lo annuncia sulla sua pagina Fb la sindaca Valeria Mancinelli, che è stata informata dal ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli, insieme al presidente della Regione Luca Ceriscioli. I controlli sanitari saranno effettuati a bordo prima dello sbarco, a cura dell' Usmaf, il servizio sanitario marittimo e per l' evacuazione di pazienti Covid saranno attuati protocolli di massima sicurezza come già attuati negli altri porti italiani e secondo quanto assicurato del ministro stesso. "Ho chiesto e ottenuto tutte le massime rassicurazioni sull' operazione e le condizioni di sicurezza per la città" spiega Mancinelli.



Bloccata nei Caraibi dall'epidemia, la Costa Magica attraccherà al porto di Ancona

Ancona 21/04/2020 - La nave da crociera Costa Magica arriverà nei prossimi giorni al **porto** di **Ancona**, dove verranno fatti sbarcare i 617 membri dell'equipaggio. Lo ha reso noto la Regione, spiegando che verranno garantiti percorsi di massima sicurezza sanitaria per l'evacuazione."Attraccherà nei prossimi giorni - riferisce la Regione in una nota - al **Porto** di **Ancona** la nave Costa Magica, con a bordo il solo equipaggio, composto da 617 persone, che, senza entrare in città né avere alcun contatto con le persone presenti a vario titolo all'interno dello scalo dorico, saranno fatte sbarcare con le condizioni e i percorsi di massima sicurezza sanitaria, per raggiungere le proprie destinazioni di residenza. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli ne ha informato il sindaco di **Ancona** Valeria Mancinelli e il presidente della Regione Luca Ceriscioli. I controlli sanitari saranno effettuati a bordo prima dello sbarco, a cura dell'Usmaf, il servizio sanitario marittimo, e per l'evacuazione di pazienti Covid saranno praticati protocolli di massima sicurezza, come già attuati negli altri porti italiani e secondo quanto assicurato dal ministro stesso". La Costa Magica, in navigazione nei Caraibi, era rimasta bloccata in mare a fine marzo a causa della pandemia. Dopo aver tentato di attraccare in diversi porti dell'area, era approdata a Miami dove sono sbarcati i passeggeri. Spingi su da Marco Vitaloni



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Riapertura Fincantieri, AIC: «Scelta affrettata ed unilaterale»

Così il comitato di Altra Idea di Città sulla riapertura di Fincantieri

ANCONA - «Apprendiamo dalla stampa e dai sindacati che è ripresa la produzione presso lo stabilimento della Fincantieri al **Porto** di **Ancona**. Altra Idea di Città, come già fatto più volte nelle settimane scorse, vuole esprimere la propria contrarietà riguardo questa scelta unilaterale, come già ben ribadito dalla FIOM-CGIL. La riapertura era stata prevista, momentaneamente, per il 4 Maggio, non essendo l'attività cantieristica navale indispensabile in questa situazione di emergenza. Nonostante ciò, più di 350 lavoratori sono dovuti tornare al lavoro in un contesto produttivo dove garantire standard di sicurezza adeguati è quasi impossibile». Così il comitato di Altra Idea di Città. Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. Un atto di forza, sulla pelle dei lavoratori, eseguito dai vertici aziendali senza alcuna consultazione dei sindacati. Se pur vero che sono state adottate alcune misure di sicurezza, in particolare durante l'ingresso e l'uscita dal cantiere, ci auguriamo che vengano fatti controlli severi nei prossimi giorni per evitare ogni rischio di contagio. Siamo in un' era dove conta sempre più il profitto e sempre meno la salute dei lavoratori (insieme allo svilimento di altri diritti fondamentali). Questa crisi pandemica dovrebbe risvegliare le menti e portarci a lottare per un mondo del lavoro più giusto e rispettoso dei diritti, invece sembra proprio che ci si trovi punto e a capo. Monitoreremo la situazione nei prossimi giorni, stando moralmente e politicamente sempre a fianco dei lavoratori. Lo abbiamo detto fin dai primi di marzo: prima di tutto la salute pubblica.



Ad Ancona, disinfezione certificata Covid-Free

ANCONA È riaperto due giorni fa nel porto di Ancona il cantiere navale CPN dopo che è stato effettuato da parte di Garbage Group in sinergia con il Centro Assistenza Ecologica CAE un'importante azione di disinfezione e decontaminazione certificata Covid-Free. Un sistema innovativo e tutto Made in Marche progettato e messo in pratica da Garbage e CAE per contrastare e prevenire la diffusione e il contagio del Covid-19 negli ambienti di lavoro ed agevolare la ripartenza di tutto il sistema economico del Paese garantendo salute e sicurezza per tutti gli addetti. Abbiamo messo a sistema le nostre competenze per poter dare delle risposte certe ed immediate per tutti coloro che debbono ripartire nelle proprie attività ha dichiarato Paolo Baldoni ceo di Garbage Group con uno strumento estremamente innovativo che consente alle imprese italiane di abbattere il rischio di diffusione del virus SARS-CoV-2 all'interno degli ambienti di lavoro e di conformarsi alla normativa vigente adottando un sistema di gestione pensato ad-hoc, e del quale concetti come distanziamento sociale, sanificazione degli ambienti e gestione dei DPI rappresentano solo la base di partenza. Abbiamo messo in pratica questo nuovo sistema di disinfezione e decontaminazione ha sottolineato Stefano Virgulti responsabile sezione ambiente CAE eseguendo alcuni tamponi presso lo stabilimento del cantiere navale CPN. Dal punto di vista operativo abbiamo fatto delle analisi a campione post intervento al fine di verificare la presenza del Covid-19 nelle aree oggetto della disinfezione. I rapporti di prova dei tamponi sono disponibili nell'arco di 24/72 ore. Inoltre, durante l'intervento, abbiamo fatto un test bioluminometrico che ha evidenziato dei valori estremamente bassi, praticamente nulli, che è sempre un ottimo segnale per le analisi successive. È necessario ripartire ha chiosato Massimo Belardinelli amministratore delegato di CPN ma mettendo al centro della nostra attività la salute e la sicurezza di tutti noi che lavoriamo in azienda. Il sistema proposto da Garbage e CAE garantisce al 100% questa necessità che è oggi la cosa più importante per poter riavviare la nostra produzione.



Mascherine e guanti anti-Covid raccolti nel porto di Ancona

ANCONA C'è poco da dire, sempre le medesime cose. L'inquinamento è solo causa dei comportamenti sbagliati dell'essere umano. Queste le parole di Paolo Baldoni ceo di Garbage Group a commento delle foto postate su Facebook proprio sul suo profilo e su quello dell'azienda. Sono tantissime le mascherine e i guanti raccolte dal Pelikan, l'imbarcazione antinquinamento che opera nello specchio acqueo del **porto di Ancona**. Un rifiuto rarissimo prima, preponderante oggi. È una dimostrazione tipica continua Baldoni anzi direi scientifica, di un modello di inquinamento e di criticità ambientale. Si parte sempre dall'acquisto e uso di un prodotto da parte dell'uomo e nella pessima abitudine, una volta terminato l'utilizzo, dell'errato smaltimento di quello che prima era un bene di necessità e che si trasforma, poi, in rifiuto. La causa di tutto questo è sempre la stessa: la totale incuria ed egoistico menefreghismo nei confronti della collettività e dell'ambiente. Ed ecco che, come sempre accade, un pessimo comportamento a terra si ripercuote in mare a dimostrazione che il pianeta e l'ambiente sono in continuo dialogo fra gli elementi terra, acqua e aria. A 40 giorni dall'emergenza pandemica che ha investito il Paese, un rifiuto come mascherine e guanti prima inesistente è oggi fortemente presente su quanto raccolto dal Pelikan. Il nostro battello conclude Baldoni oggi si dimostra non solo estremamente efficace nel svolgere il suo lavoro, ma un vero e proprio testimone diretto di quelle che sono le conseguenze secondarie, ma pur sempre gravissime, di questa emergenza sanitaria mondiale.



Il ritorno da Barcellona sbarco per pochi intimi

Al porto ripresa del collegamento senza problemi: appena 30 i passeggeri a bordo Niente contatti con la città: appena scesi dalla nave, sono saliti sulle auto in attesa

IL COLLEGAMENTO Sono ripresi ieri sera con l'arrivo dei primi passeggeri dalla Spagna i collegamenti tra Civitavecchia e Barcellona operati dalla Grimaldi Lines. Un viaggio per pochi intimi quello di ieri, visto che a scendere sono stati solo 30 italiani di rientro dalla penisola iberica. Dei 50 che erano stati annunciati dalla compagnia, 20 hanno rinunciato all'imbarco. Una rinuncia evidentemente dettata dagli stringenti controlli per il Coronavirus effettuati prima dell'imbarco, o dal fatto che non avessero mezzi privati ad attenderli per raggiungere le proprie abitazioni. «In questo caso, il decreto del 10 aprile della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha spiegato il comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo Leone prevede che i passeggeri trascorrono le due settimane di quarantena nel porto dove sbarcano, in una località scelta dal Comune e a proprie spese». RISPETTO DELLE REGOLE La nave della Grimaldi, che nell'ultimo mese aveva garantito i collegamenti merci con la Spagna, è arrivata intorno alle 18 con le operazioni di sbarco che sono iniziate alle 19 circa e si sono concluse senza problemi. «Il ripristino del traffico passeggeri con la Spagna - si legge in una nota della Capitaneria è avvenuto con lo sbarco, in piena sicurezza, di 30 cittadini italiani provenienti da Barcellona. Sbarco che si è svolto nel rispetto del decreto del 10 aprile che, oltre a imporre la misurazione della temperatura corporea al momento dell'imbarco e l'assicurazione di distanze minime di sicurezza durante il viaggio, obbligano le compagnie a richiedere, al momento della bigliettazione, l'autocertificazione sui motivi dello spostamento. Grazie alla sinergia tra tutti, il porto ha assicurato in maniera efficace gli standard di sicurezza più idonei a garantire il rapido deflusso dei passeggeri». Proprio il comandante Leone al termine delle operazioni ha ringraziato Polizia di frontiera, Agenzia delle dogane, personale dell'**Autorità di sistema** portuale, Port Mobility, Pas, Servizi tecnico nautici e Sanità marittima che, «insieme e senza risparmio di energia, hanno permesso il ripristino dei servizi all'utenza. I passeggeri, all'atto dello sbarco, senza nessun contatto con la realtà cittadina civitavecchiese sono defluiti con mezzi privati (che li aspettavano dal pomeriggio a largo della Pace, ndc), presso le proprie residenze». SÌ ALLA FASE 2 Lo stesso Leone in mattinata aveva rassicurato il sindaco Ernesto Tedesco, preoccupato per l'incolumità dei civitavecchiesi, mentre nel pomeriggio sulla questione è intervenuto anche il numero 2 di palazzo del Pincio. «I timori del primo cittadino ha aggiunto il vice sindaco ed assessore alla Portualità Massimiliano Grasso - sono più che legittimi a fronte del nuovo cluster aperto presso la Rsa Bellosguardo. È altrettanto vero che il porto deve ripartire, con le dovute cautele e garanzie. Nel caso della linea di Barcellona, l'armatore Grimaldi, che già durante le prime fasi dell'emergenza ha dimostrato ancora una volta tutta la propria serietà e affidabilità, ha garantito che tutti i passeggeri saranno controllati all'imbarco. Attraverso questa forma di collaborazione la città e il porto hanno affrontato finora l'emergenza e proseguendo in sinergia ora si può e si deve affrontare la fase 2 della ripresa delle attività». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stylo 24

Napoli

«Niente misure anti-crisi al porto, il presidente Spirito confuso e assente»

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone Il lockdown innescato dall' emergenza coronavirus, naturalmente, ha ripercussioni negative importanti anche per il porto di Napoli. Mentre altre Authority sono intervenute immediatamente con misure per sostenere le imprese portuali (ci riferiamo anche alla riduzione e alla sospensione delle concessioni demaniali), l' **Adsp** del Mar Tirreno centrale, guidata dal presidente Pietro Spirito , su questo versante, temporeggia. Leggi anche / «Porto, termoscanter e misure per le imprese: Spirito faccia presto» Sullo stato attuale dello scalo partenopeo, sul prossimo futuro e sulla linea «attendista» seguita dai vertici di Piazzale Pisacane in questo frangente di emergenza globale, Stylo24 ha raccolto le considerazioni di Pasquale Legora de Feo , ad Conateco e Soteco (gruppo Msc), e presidente Confrtrasporto Campania. Misure anti-crisi per le imprese portuali, si registra l' impasse dell' Authority di Napoli, secondo lei, a cosa è dovuta? «Il presidente Spirito vive un momento di estrema indecisione, perché si trova sotto attacco, da diversi fronti. Quello politico, in primis, e mi riferisco, in particolare, alla serie cospicua di interrogazioni parlamentari prodotte dal M5S sulla gestione dello scalo marittimo. E poi, c' è quello rappresentato dalle inchieste della Procura che hanno acceso i riflettori sul porto di Napoli. Certo questo è un momento di estrema gravità, e c' è bisogno di velocità e presenza. Un momento in cui l' intera filiera portuale sta soffrendo ed è in seria difficoltà. Il porto - non dimentichiamolo - dà lavoro, in maniera diretta, a seimila persone, e poi c' è l' indotto». Qualche giorno fa, proprio lei, in veste di presidente di Confrtrasporto, ha sollecitato Spirito all' intervento. Ha avuto risposte? «Al momento nessuna, nemmeno una telefonata. E tra l' altro, non è stata neanche - non dico convocata - ma presa minimamente in considerazione, l' idea di una riunione con le imprese, con le parti in causa. Spirito ha il dovere morale di stare accanto a noi, alle aziende che operano nel porto, in questo momento delicatissimo. Ed è per tale motivo, che domani ho in programma di inviare un altro sollecito al presidente dell' Authority di Napoli. Nel caso in cui non continuasse a dare risposte, chiederò direttamente alla Regione, e in secondo step al Ministero, di intervenire con l' attuazione immediata delle misure. Non è possibile che il vertice dell' **Adsp**, tenuto e legittimato, a stare al fianco delle imprese in questo periodo di estrema gravità, sia completamente assente. Ora, invece, c' è bisogno di 'capitani coraggiosi' che devono, per forza di cose, dimostrare la propria valenza; c' è bisogno di presidenti molto più forti caratterialmente, molto più navigati». Come giudica la gestione di Spirito, a quasi tre anni dall' insediamento? «In questo periodo non ha messo, per niente mano ai punti cardini, ai problemi principali dello scalo partenopeo, primo di tutti il problema dei costi portuali. L' **Adsp** del Mar Tirreno centrale potrebbe cominciare a comparare i costi che si registrano a Napoli, con quelli, ad esempio, di Salerno. Ne dico una: una licenza di impresa a Napoli costa 180-190mila euro, a Salerno 25-30mila. La differenza è evidente anche se parliamo dello stesso tipo di autorizzazioni, ed è evidente il fatto che in questo modo il porto di Salerno sia più competitivo. E parliamo di scali sotto la 'giurisdizione' della stessa Authority». Perché secondo lei non è stato affrontato il problema dei costi portuali? «Al riguardo mi sono fatto una mia personalissima idea: credo che l' **Adsp** non intervenga, perché ha una produttività talmente bassa rispetto al costo alto del personale, che teme che un domani non entreranno i soldi per pagare gli stipendi». Qual è il fattore principale da tenere in considerazione per il



rilancio del porto di Napoli? «L' unica infrastruttura che rilancerà seriamente lo scalo marittimo partenopeo è la Darsena di Levante, e il rilancio potrà esserci solo con la realizzazione di detta opera. E' l' unica infrastruttura di cui il porto ha bisogno. Questo vuol dire che molte attività (mi riferisco a



Stylo 24

Napoli

quelle dei container) si sposteranno più a levante, dando maggiore spazio ad altre imprese che resteranno al loro posto. E' una questione anche di razionalizzazione, di raccordo e di vicinanza alla rete autostradale, che si snoda proprio ad oriente. La realizzazione della Darsena di Levante porterà dunque benefici anche alla viabilità all' interno dello scalo». Da dove passa, invece, il rilancio nella fase immediatamente successiva al lockdown? «L' unica cosa che in questo momento si può fare, è intervenire con le misure di sostegno alle imprese, che hanno subito un contraccolpo pesantissimo. Intervenire, come stanno facendo le altre Authority, sulla riduzione, o sospensione, dei canoni di concessione, sui debiti pregressi, sul rinnovo automatico delle concessioni. C' è bisogno di velocità. Poi in seguito bisogna programmare tavoli di lavoro a medio e lungo termine, per discutere fattivamente su altre problematiche da affrontare: prima questione, quella dei collegamenti ferroviari» .

Informare

Bari

Nel primo trimestre di quest' anno il traffico nei porti dell' Adriatico Meridionale è cresciuto del +10,5%

A Bari l' incremento è stato del +7,6% e a Brindisi del +16,3% Nel primo trimestre di quest' anno il traffico movimentato dai porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, ente che gestisce gli scali di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia e Monopoli, è ammontato a 3,60 milioni di tonnellate, con un incremento del +10,5% rispetto allo stesso periodo del 2019, di cui 2,75 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (+16,6%) e 849mila tonnellate all' imbarco (-5,7%). Nel settore delle merci varie il traffico è stato di 1,45 milioni di tonnellate (+0,4%), di cui 1,25 milioni di tonnellate di rotabili (-0,6%), 163mila tonnellate di merci in container (+2,4%) e 31mila tonnellate di altre merci varie (+49,6%). Nel comparto delle rinfuse solide il totale è stato di 1,45 milioni di tonnellate (+32,4%), incluse 510mila tonnellate di cereali (+19,0%), 492mila tonnellate di minerali, cementi e calci (+370,3%), 166mila tonnellate di carboni (-41,3%), 141mila tonnellate di prodotti chimici (+60,9%), 87mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-11,4%), 17mila tonnellate di prodotti metallurgici (-57,6%) e 38mila tonnellate di altre rinfuse secche (-29,5%). Il volume complessivo delle rinfuse liquide è stato di 705mila tonnellate (-2,8%), di cui 425mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+13,1%), 159mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-13,7%) e 120mila tonnellate di altri carichi liquidi (-26,9%). Il traffico dei passeggeri si è attestato a 181mila persone nel segmento dei traghetti (-18,6%) e a 2mila in quello delle crociere (-82,0%). Nei primi tre mesi del 2020 il solo **porto** di Bari ha movimentato 1,37 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +7,6%, di cui 936mila tonnellate allo sbarco (+10,3%) e 436mila tonnellate all' imbarco (+2,1%). Le merci varie sono state 909mila tonnellate (+0,9%), di cui 744mila tonnellate di carichi ro-ro (+1,2%) e 163mila tonnellate di merci containerizzate (+2,5%). Le rinfuse solide hanno totalizzato 463mila tonnellate (+23,6%). Il solo **porto** di Brindisi ha concluso il primo trimestre di quest' anno con un traffico di 1,79 milioni di tonnellate (+16,3%), di cui 1,42 milioni di tonnellate allo sbarco (+27,6%) e 364mila tonnellate all' imbarco (-13,6%). Nel settore delle merci varie sono state movimentate 508mila tonnellate di rotabili (-3,2%). Le rinfuse solide sono ammontate a 698mila tonnellate (+51,0%) e quelle liquide a 573mila tonnellate (+5,8%).



Melucci replica: «Noi solidali, ma...»

Costa Favolosa in quarantena a Taranto

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha telefonato al sindaco di Taranto Rinaldo Melucci annunciando l'imminente arrivo al Porto ionico della nave da crociera Costa Favolosa, con a bordo il solo equipaggio, da sottoporsi a quarantena per il Covid-19. Pronta la replica del primo cittadino: «Costa Favolosa, non ricordiamoci di Taranto solo per le emergenze». E già ieri mattina la videoconferenza di servizi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, la Capitaneria di Porto di Taranto, l'Operatore della nave e le Autorità sanitarie, per discutere di un severo protocollo che, tra le altre cose, non prevede al momento alcuno sbarco a Taranto, e in ogni caso non prevede alcun successivo transito del personale di bordo sul territorio comunale o alcuna permanenza presso le nostre strutture ospedaliere. «Tutti i nostri concittadini sanno ormai che la nostra è una Amministrazione comunale sempre solidale e pronta con chi è in difficoltà - ha precisato dopo il tavolo tecnico il primo cittadino ionico -, anche quando questi viene dal mare e altri porti voltano le spalle. Ma in questa occasione, non ce ne vogliamo gli sfortunati passeggeri e la compagnia di navigazione, siamo amareggiati, perché la nave poteva forse spendere la sua quarantena per esempio a Bari o in qualche scalo dove tutto l'anno, in condizioni normali, si beneficia del business di quelle crociere». «Ancora una volta Taranto e i tarantini dimostrano di saper rispondere meglio di altri luoghi e di altre comunità, voglio sperare che in futuro questo venga premiato dal settore. Il Comune di Taranto non ha propriamente una competenza diretta su questo approdo, ma ci auguriamo almeno, che per il tempo che durerà questa sosta, l'Armatore voglia utilizzare per quanto possibile il sistema locale delle forniture, creare ricadute fattive sulla città e comprendere che la nostra Polizia Locale dovrà vigilare ai varchi portuali per la perfetta applicazione del protocollo sanitario in corso di adozione, soprattutto per non vanificare i tanti sforzi compiuti finora da cittadini e Istituzioni». «Dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti - ha concluso Melucci - ora ci aspettiamo la stessa disponibilità e attenzione che Taranto sta dimostrando per il Paese nel momento dell'emergenza».



Taranto

Nave Costa in quarantena nel porto Il sindaco: "Noi aperti, altre città no"

L'equipaggio della Costa Favolosa (foto) trascorrerà a Taranto, a bordo della nave da crociera, la quarantena per il Covid 19. L'imminente arrivo è stato annunciato dal sindaco Rinaldo Melucci dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Lo ha fatto sapere lo stesso primo cittadino, spiegando che già ieri mattina si è svolta «la videoconferenza di servizi con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, la Capitaneria di porto di Taranto, l'operatore della nave e le autorità sanitarie, per discutere di un severo protocollo che non prevede al momento alcuno sbarco a Taranto». Quella di Taranto ha aggiunto Melucci «è una Amministrazione sempre pronta con chi è in difficoltà, anche quando questi viene dal mare e altri porti voltano le spalle perché la nave poteva forse spendere la quarantena per esempio a Bari o in qualche scalo dove tutto l'anno, in condizioni normali, si beneficia del business di quelle crociere». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Arriva la Costa Favolosa, ma è per la quarantena

Rotta su Taranto per la costa Favolosa per la quarantena dell' equipaggio del gigante del mare. L' imponente nave da crociera della compagnia italiana è attesa nel porto di Taranto dove resterà all' ancora nel periodo necessario per la quarantena dell' equipaggio a bordo. A comunicarlo è stato il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci che ha commentato la scelta del porto jonico con una certa amarezza. L' altra sera, il primo cittadino ha ricevuto la telefonata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, che annunciava l' imminente arrivo della nave con a bordo il solo equipaggio, da sottoporsi a quarantena per il Covid-19. Ieri mattina si è svolta la videoconferenza di servizi con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, la Capitaneria di Porto di Taranto, l' Operatore della nave e le **Autorità** sanitarie, per discutere di un severo protocollo che, tra le altre cose, non prevede al momento alcuno sbarco, e in ogni caso non prevede alcun successivo transito del personale di bordo a Taranto o alcuna permanenza presso le nostre strutture ospedaliere. «Tutti sanno ormai che la nostra è una Amministrazione sempre solidale e pronta con chi è in difficoltà - ha precisato dopo il tavolo tecnico il primo cittadino - anche quando viene dal mare e altri porti voltano le spalle. Ma in questa occasione, non ce ne vogliono gli sfortunati membri dell' equipaggio e la compagnia di navigazione, siamo amareggiati, perché la nave poteva forse spendere la sua quarantena per esempio a Bari o in qualche scalo dove tutto l' anno, in condizioni normali, si beneficia del business di quelle crociere. Ancora una volta - ha aggiunto Melucci - Taranto e i tarantini dimostrano di saper rispondere meglio di altri luoghi e di altre comunità, voglio sperare che in futuro questo venga premiato dal settore. Il Comune non ha propriamente una competenza diretta su questo approdo, ma ci auguriamo almeno, che per il tempo che durerà questa sosta, l' Armatore voglia utilizzare per quanto possibile il **sistema** locale delle forniture, creare ricadute fattive sulla città e comprendere che la nostra Polizia Locale dovrà vigilare ai varchi portuali per la perfetta applicazione del protocollo sanitario per non vanificare i tanti sforzi compiuti finora da cittadini e Istituzioni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Costa Favolosa, l'equipaggio in quarantena nel porto di Taranto

Taranto L'equipaggio della nave da crociera Costa Favolosa effettuerà nel porto di Taranto, a bordo, la quarantena post-Coronavirus. Lo ha detto il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, dopo un summit telefonico con la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli. Il sindaco pugliese ha fatto sapere che non è previsto alcun successivo transito del personale di bordo sul territorio comunale o alcuna permanenza presso le nostre strutture ospedaliere. I nostri concittadini sanno che la nostra è una amministrazione comunale sempre solidale e pronta con chi è in difficoltà, anche quando questi viene dal mare e altri porti voltano le spalle. Ma in questa occasione, non ce ne vogliono gli sfortunati passeggeri e la compagnia di navigazione, siamo amareggiati, perché la nave poteva forse spendere la sua quarantena per esempio a Bari o in qualche scalo dove tutto l'anno, in condizioni normali, si beneficia del business di quelle crociere. Ancora una volta Taranto e i tarantini dice il sindaco dimostrano di saper rispondere meglio di altri luoghi e di altre comunità, voglio sperare che in futuro questo venga premiato dal settore.



Informare

Taranto

Nel primo trimestre del 2020 il traffico nel porto di Taranto è diminuito del -7,3%

A marzo il calo è stato del -0,7% primo trimestre del 2020 il **porto di Taranto** ha movimentato 4,31 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -7,3% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 2,37 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-6,1%) e 1,94 milioni di tonnellate all' imbarco (-8,7%). Il volume di traffico delle rinfuse solide ha registrato un incremento del +26,7% salendo a 2,61 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse liquide è diminuito del -28,2% a 777mila tonnellate. Nel settore delle merci convenzionali sono state movimentate 919mila tonnellate (-38,9%). Nel solo mese di marzo di quest' anno il traffico totale è stato di 1,68 milioni di tonnellate, con una flessione del -0,7% sul marzo 2019, di cui 953mila tonnellate di merci allo sbarco (+23,7%) e 723mila tonnellate all' imbarco (-21,3%). Complessivamente le rinfuse solide sono ammontate a 1,09 milioni di tonnellate (+55,5%) e le rinfuse liquide a 284mila tonnellate (-22,7%). Le merci convenzionali sono state pari a 300mila tonnellate (-51,6%).

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del Taranto

21 aprile 2020

Nel primo trimestre del 2020 il traffico nel porto di Taranto è diminuito del -7,3%

A marzo il calo è stato del -0,7%

Il primo trimestre del 2020 il porto di Taranto ha movimentato 4,31 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -7,3% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 2,37 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-6,1%) e 1,94 milioni di tonnellate all' imbarco (-8,7%). Il volume di traffico delle rinfuse solide ha registrato un incremento del +26,7% salendo a 2,61 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse liquide è diminuito del -28,2% a 777mila tonnellate. Nel settore delle merci convenzionali sono state movimentate 919mila tonnellate (-38,9%).

Nel solo mese di marzo di quest'anno il traffico totale è stato di 1,68 milioni di tonnellate, con una flessione del -0,7% sul marzo 2019, di cui 953mila tonnellate di merci allo sbarco (+23,7%) e 723mila tonnellate all' imbarco (-21,3%). Complessivamente le rinfuse solide sono ammontate a 1,09 milioni di tonnellate (+55,5%) e le rinfuse liquide a 284mila tonnellate (-22,7%). Le merci convenzionali sono state pari a 300mila tonnellate (-51,6%).

Porto di Taranto
Evoluzione del traffico 184 anni

Legend: Rinfuse solide, Rinfuse liquide, Merci convenzionali

C. Stelmang - GIFF

Leggi le notizie in formato Acrobat (Flash) incrementando la velocità di lettura.

Descrizione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altre distinzioni	[2019] [Go]	[2020] [Go]	

Setore Litaggio | [Home] | [Info] | [Contatti]

Fondali di Manfredonia: parte la caratterizzazione

MANFREDONIA L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha firmato quale prima concreta azione della intesa quadro stipulata nel novembre dello scorso anno una convenzione attuativa con Sogesid SpA, Società in house dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, per le attività di caratterizzazione ambientale nel porto commerciale di Manfredonia. 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, 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 crocieristica per le piccole crociere lusso commenta il presidente **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 crocieristica. Forti dell'attrattiva 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 presidente Biscaglia prende forma l'intesa raggiunta con l'Autorità Portuale nel novembre scorso. Sogesid prosegue Biscaglia 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.



"Sea Work", il virus... dei licenziamenti

Domenico LatinoGIOIA TAURO La situazione in ambito portuale in questa fase Covid-19 non è certo semplice. Il lavoro continua senza sosta, utilizzando i dispositivi di protezione individuale, ma operando comunque con difficoltà estrema. Di certo, i lavoratori della Sea Work tutto si aspettavano tranne l'ennesimo licenziamento di un collega in un periodo di particolare emergenza sanitaria. Si sono rivolti al commissario dell' Authority, Agostinelli, e ai singoli membri del Comitato portuale per denunciare ciò che definiscono un «sistema di terrore» e chiedere interventi concreti. «Siamo continuamente raggiunti da numerose contestazioni disciplinari - spiegano - e ripetuti licenziamenti, annullati poi dal giudice del lavoro, che non fanno altro che destabilizzare l' ambiente lavorativo rendendolo invivibile. Solo nell' ultimo anno, sono stati irrorati 4 licenziamenti: un lavoratore già reintegrato, due in attesa di sentenza e l' ultimo pochi giorni fa. Per un totale di 15, in un' azienda che conta circa 30 operatori portuali, il 50% della forza lavoro, quasi la totalità reintegrati dal Tribunale di Palmi o giudicati con licenziamento illegittimo e sentenza di risarcimento». I lavoratori si dicono stremati psicologicamente ed evidenziano che, da oggi in poi, tutte le azioni eventualmente subite verranno portate a conoscenza del commissario e del Comitato portuale: «Crediamo che la concessione e l' autorizzazione a tutte aziende - rimarcano - debba essere rilasciata soprattutto nella pienezza morale di un lavoro dignitoso». «Clima di terrore» in aziendaQuasi tutti i dipendenti reintegrati dal giudice.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro, i lavoratori Sea Work: "Continui soprusi da parte del datore di lavoro, commissario Agostinelli intervenga"

"La situazione in ambito **portuale** in questa fase Covid-19 non è certo semplice. Il lavoro continua senza sosta, utilizzando i dispositivi di protezione individuale, ma operando comunque con difficoltà estrema. Sappiamo perfettamente che il nostro lavoro è determinante per le forniture nazionali ed estere. Di certo, i lavoratori della Sea Work tutto si aspettavano, tranne l'ennesimo licenziamento di un collega in un periodo di particolare emergenza sanitaria come questa. Gli stessi lavoratori si sono rivolti al commissario dell'**Autorità Portuale** ed ai singoli membri del comitato **portuale** per denunciare il continuo sistema di terrore e continui soprusi da parte del datore di lavoro. I dipendenti sono continuamente raggiunti da numerose contestazioni disciplinari, il più delle volte pretestuose e ripetuti licenziamenti annullati poi dal giudice del lavoro. Queste sono solo due delle forme di terrorismo, messe in atto in maniera sistematica nei confronti dei lavoratori, che ormai da diversi anni, sono oggetto di torture psicologiche che non fanno altro che destabilizzare l'ambiente lavorativo rendendolo invivibile. In un momento così complicato poi, scandito dalle forti preoccupazioni dettate dall'emergenza covid-19 che li vede in prima linea nelle lavorazioni dei containers, di certo non si aspettavamo da parte del datore di lavoro l'assoluta mancanza di sensibilità nei confronti del personale tutto. Nell'ultimo anno soprattutto, sono stati irrorati 4 licenziamenti ad altrettanti dipendenti. Un lavoratore già reintegrato, due in attesa di sentenza e l'ultimo pochi giorni fa. In tutto, negli ultimi anni sono stati irrorati circa 15 provvedimenti di licenziamento, senza contare le lettere di contestazione disciplinare, in un'azienda che conta circa 30 operatori portuali, il 50% della forza lavoro, quasi la totalità reintegrati dal tribunale di Palmi, o giudicati con licenziamento illegittimo e sentenza di risarcimento. Vi sembra normale? Un'azienda che può fregiarsi di bassissimo assenteismo e personale con la più completa dedizione al lavoro. Noi non ci stiamo più a lavorare sotto minaccia, noi non ci stiamo più ad essere trattati con violenza psicologica. È il grido di allarme dei lavoratori Sea Work. "Chiediamo un intervento concreto al Commissario Agostinelli, il quale sta ostinatamente combattendo per il funzionamento del porto e la continuità del lavoro a Gioia Tauro, lo chiediamo anche a tutto il Comitato **Portuale**. Principalmente diciamo grazie al Commissario Agostinelli, che con determinazione ci ha spinto e convinto a continuare nel nostro operato, invitandoci a continuare a lavorare senza interruzioni. Abbiamo chiesto con forza un intervento specifico di tutto il comitato **portuale** nei confronti della Sea Work, per normalizzare un lavoro, dove da oltre 10 anni il personale vive sotto stress e continue azioni di assoluto terrorismo psicologico. Da oggi in poi, tutte le azioni verranno portate a conoscenza del Commissario e del comitato **portuale**, crediamo che la concessione e l'autorizzazione a tutte le aziende, debba essere rilasciata soprattutto nella pienezza morale di un lavoro dignitoso. Con infinito senso di responsabilità, ci siamo affidati all'attenzione dell'**Autorità Portuale**, evitando azioni eclatanti che di certo avrebbero dato risalto immediato ai lavoratori Sea Work. Abbiamo deciso ancora una volta di dimostrare ragionevolezza, ma sia ben chiaro, siamo disposti a tutto pur di non essere sottomessi a principi e ideali, che non fanno parte di questo mondo. Rimaniamo in fiduciosa attesa del prossimo Comitato **Portuale**, che possa dare un risultato concreto ed una svolta a questa agonia". E' quanto si legge in una nota stampa dei lavoratori Sea Work.





Porto Gioia Tauro, operaio Sea Work licenziato. La Cgil: «Clima di terrore»

Dura nota della Cgil nei confronti del management dell'azienda che opera nello scalo calabrese

Un lavoratore della Sea work , azienda che opera nel porto di Gioia Tauro, è stato licenziato . Per questo motivo la Filt-Cgil ha diramato un comunicato per denunciare un presunto clima di terrore «messo in atto in maniera sistematica nei confronti dei lavoratori, che ormai da diversi anni, sono oggetto di torture psicologiche che non fanno altro che destabilizzare l' ambiente lavorativo rendendolo invivibile». «Di certo, i lavoratori della Sea Work - si legge nella nota - tutto si aspettavano, tranne l' ennesimo licenziamento di un collega in un periodo di particolare emergenza sanitaria come questa. Gli stessi lavoratori, si sono rivolti al commissario dell' **Autorità Portuale**, ed ai singoli membri del comitato **portuale**, per denunciare il continuo sistema di terrore e continui soprusi da parte del datore di lavoro. I dipendenti sono continuamente raggiunti da numerose contestazioni disciplinari, il più delle volte pretestuose e ripetuti licenziamenti annullati poi dal giudice del lavoro ».

«Nell' ultimo anno soprattutto, sono stati fatti 4 licenziamenti ad altrettanti dipendenti - denuncia la Cgil - Un lavoratore già reintegrato, due in attesa di sentenza e l' ultimo pochi giorni fa . In tutto, negli ultimi anni sono stati decisi circa 15 provvedimenti di licenziamento , senza contare le lettere di contestazione disciplinare, in un' azienda che conta circa 30 operatori portuali, il 50% della forza lavoro , quasi la totalità reintegrati dal tribunale di Palmi, o giudicati con licenziamento illegittimo e sentenza di risarcimento». «Vi sembra normale? - si chiedono i lavoratori - Un' azienda che può fregiarsi di bassissimo assenteismo e personale con la più completa dedizione al lavoro . Noi non ci stiamo più a lavorare sotto minaccia, noi non ci stiamo più ad essere trattati con violenza psicologica. Chiediamo un intervento concreto al Commissario Agostinelli, il quale sta ostinatamente combattendo per il funzionamento del porto e la continuità del lavoro a Gioia Tauro, lo chiediamo anche a tutto il Comitato **Portuale** ». «Abbiamo chiesto con forza un intervento specifico di tutto il comitato **portuale** nei confronti della Sea Work , - sottolinea la Cgil - per normalizzare un lavoro, dove da oltre 10 anni il personale vive sotto stress e continue azioni di assoluto terrorismo psicologico. Da oggi in poi, tutte le azioni verranno portate a conoscenza del Commissario e del comitato **portuale**, crediamo che la concessione e l' autorizzazione a tutte aziende, debba essere rilasciata soprattutto nella pienezza morale di un lavoro dignitoso». «Con infinito senso di responsabilità - conclude la nota - ci siamo affidati all' attenzione dell' **Autorità Portuale**, evitando azioni eclatanti che di certo avrebbero dato risalto immediato ai lavoratori Sea Work. Abbiamo deciso ancora una volta di dimostrare ragionevolezza, ma sia ben chiaro, siamo disposti a tutto pur di non essere sottomessi a principi e ideali, che non fanno parte di questo mondo. Rimaniamo in fiduciosa attesa del prossimo Comitato **Portuale**, che possa dare un risultato concreto ed una svolta a questa agonia».

ECONOMIA E LAVORO

Porto Gioia Tauro, operaio Sea Work licenziato. La Cgil: «Clima di terrore»

Dura nota della Cgil nei confronti del management dell'azienda che opera nello scalo calabrese. Il sindacato chiede aiuto al Commissario portuale e al commissario straordinario Andrea Agostinelli.

21 aprile 2020 - di 10.73

Un lavoratore della Sea work, azienda che opera nel porto di Gioia Tauro, è stato licenziato. Per questo motivo la Filt-Cgil ha diramato un comunicato per denunciare un presunto clima di terrore messo in atto in maniera sistematica nei confronti dei lavoratori, che ormai da diversi anni, sono oggetto di torture psicologiche che non fanno altro che destabilizzare l'ambiente lavorativo rendendolo invivibile.

«Di certo, i lavoratori della Sea Work - si legge nella nota - tutto si aspettavano, tranne l'ennesimo licenziamento di un collega in un periodo di particolare emergenza sanitaria come questa. Gli stessi lavoratori, si sono rivolti al commissario dell'Autorità Portuale, ed ai singoli membri del comitato portuale, per denunciare il continuo sistema di terrore e continui soprusi da parte del datore di lavoro. I dipendenti sono continuamente raggiunti da numerose contestazioni disciplinari, il più delle volte pretestuose e ripetuti licenziamenti annullati poi dal giudice del lavoro».

«Nell'ultimo anno soprattutto, sono stati fatti 4 licenziamenti ad altrettanti dipendenti - denuncia la Cgil - Un lavoratore già reintegrato, due in attesa di sentenza e l'ultimo pochi giorni fa. In tutto, negli ultimi anni sono stati decisi circa 15 provvedimenti di licenziamento, senza contare le lettere di contestazione disciplinare, in un'azienda che conta circa 30 operatori portuali, il 50% della forza lavoro, quasi la totalità reintegrati dal tribunale di Palmi, o giudicati con licenziamento illegittimo e sentenza di risarcimento».

SCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie della Calabria punta il tuo cellulare sulla pagina di Facebook.

IL WHATSAPP DI...

Il pasticcio vaccini nell'Asp di Catanzaro - Il WhatsApp di Pasquale Motta

CONDIVIDI

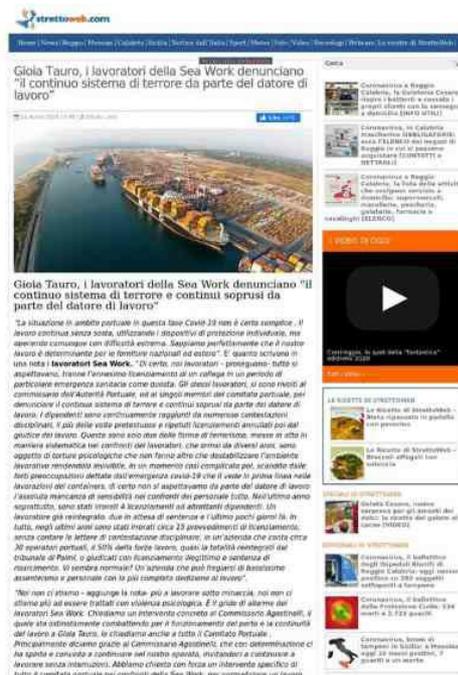
Spiriti risponde alla Lega o alla Regione? Il WhatsApp di Pasquale Motta

CONDIVIDI

Gioia Tauro, i lavoratori della Sea Work denunciano "il continuo sistema di terrore da parte del datore di lavoro"

Gioia Tauro, i lavoratori della Sea Work denunciano "il continuo sistema di terrore e continui soprusi da parte del datore di lavoro"

"La situazione in ambito portuale in questa fase Covid-19 non è certo semplice. Il lavoro continua senza sosta, utilizzando i dispositivi di protezione individuale, ma operando comunque con difficoltà estrema. Sappiamo perfettamente che il nostro lavoro è determinante per le forniture nazionali ed estere". E' quanto scrivono in una nota i lavoratori Sea Work. "Di certo, noi lavoratori - proseguono- tutto si aspettavano, tranne l'ennesimo licenziamento di un collega in un periodo di particolare emergenza sanitaria come questa. Gli stessi lavoratori, si sono rivolti all' **Autorità Portuale**, ed ai singoli membri del comitato portuale, per denunciare il continuo sistema di terrore e continui soprusi da parte del datore di lavoro. I dipendenti sono continuamente raggiunti da numerose contestazioni disciplinari, il più delle volte pretestuose e ripetuti licenziamenti annullati poi dal giudice del lavoro. Queste sono solo due delle forme di terrorismo, messe in atto in maniera sistematica nei confronti dei lavoratori, che ormai da diversi anni, sono oggetto di torture psicologiche che non fanno altro che destabilizzare l' ambiente lavorativo rendendolo invivibile. In un momento così complicato poi, scandito dalle forti preoccupazioni dettate dall' emergenza covid-19 che li vede in prima linea nelle lavorazioni dei containers, di certo non si aspettavamo da parte del datore di lavoro l' assoluta mancanza di sensibilità nei confronti del personale tutto. Nell' ultimo anno soprattutto, sono stati irrorati 4 licenziamenti ad altrettanti dipendenti. Un lavoratore già reintegrato, due in attesa di sentenza e l' ultimo pochi giorni fa. In tutto, negli ultimi anni sono stati irrorati circa 15 provvedimenti di licenziamento, senza contare le lettere di contestazione disciplinare, in un' azienda che conta circa 30 operatori portuali, il 50% della forza lavoro, quasi la totalità reintegrati dal tribunale di Palmi, o giudicati con licenziamento illegittimo e sentenza di risarcimento. Vi sembra normale? Un' azienda che può fregiarsi di bassissimo assenteismo e personale con la più completa dedizione al lavoro". "Noi non ci stiamo - aggiunge la nota- più a lavorare sotto minaccia, noi non ci stiamo più ad essere trattati con violenza psicologica. È il grido di allarme dei lavoratori Sea Work. Chiediamo un intervento concreto al Commissario Agostinelli, il quale sta ostinatamente combattendo per il funzionamento del porto e la continuità del lavoro a Gioia Tauro, lo chiediamo anche a tutto il Comitato Portuale. Principalmente diciamo grazie al Commissario Agostinelli, che con determinazione ci ha spinto e convinto a continuare nel nostro operato, invitandoci a continuare a lavorare senza interruzioni. Abbiamo chiesto con forza un intervento specifico di tutto il comitato portuale nei confronti della Sea Work, per normalizzare un lavoro, dove da oltre 10 anni il personale vive sotto stress e continue azioni di assoluto terrorismo psicologico. Da oggi in poi, tutte le azioni verranno portate a conoscenza del Commissario e del comitato portuale, crediamo che la concessione e l' autorizzazione a tutte aziende, debba essere rilasciata soprattutto nella pienezza morale di un lavoro dignitoso. Con infinito senso di responsabilità, ci siamo affidati all' attenzione dell' **Autorità Portuale**, evitando azioni eclatanti che di certo avrebbero dato risalto immediato ai lavoratori Sea Work. Abbiamo deciso ancora una volta di dimostrare ragionevolezza, ma sia ben chiaro, siamo disposti a tutto pur di non essere sottomessi a principi e ideali, che non fanno parte di questo mondo. Rimaniamo in fiduciosa attesa del



prossimo Comitato **Portuale**, che possa dare un risultato concreto ed una svolta a questa agonia", concludono.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Per la tua pubblicità SU questa testata mewa TeL g984 85 40 42 - irrf04Dpub1 itastit GIOIA T. I dipendenti della Seawork denunciano ingiustizie e terrorismo psicologico

«Ora basta, intervenga l' Authority»

In un anno 4 licenziamenti. «Non ce la sentiamo di lavorare sotto minaccia»

GIOIA TAURO - «Non ce la sentiamo più di lavorare sotto minaccia»: la denuncia pesantissima arriva dai lavoratori della Sea Work canalizzata dalla Filt Cgil. Una lettera quella dei portuali che si occupano di rizzaggio nel terminal Mct che adesso è all' esame dell' **Autorità Portuale** alla quale si sono rivolti. «Non ci aspettavamo - scrivono - l'ennesimo licenziamento di un collega in un periodo di particolare emergenza sanitaria come questa». Parlano di un ipotetico e continuo «sistema di terrore e continui soprusi da parte del datore di lavoro» che continuerebbe a emettere «numerose contestazioni disciplinari, il più delle volte pretestuose e ripetuti licenziamenti annullati poi dal giudice del lavoro. Queste - aggiungo sono solo due delle forme di terrorismo, messe in atto in maniera sistematica nei confronti dei lavoratori, che ormai da diversi anni, sono oggetto di torture psicologiche che non fanno altro che destabilizzare l' ambiente lavorativo rendendolo invivibile. In un momento così complicato di certo non si aspettavamo da parte del datore di lavoro l' assoluta mancanza di sensibilità nei confronti del personale tutto. Nell' ultimo anno soprattutto, sono stati irrorati 4 licenziamenti ad altrettanti dipendenti. Un lavoratore già reintegrato, due in attesa di sentenza e l' ultimo pochi giorni fa. In tutto, negli ultimi anni sono stati irrorati circa 15 provvedimenti di licenziamento, senza contare le lettere di contestazione disciplinare, in un' azienda che conta circa 30 operatori portuali, il 50% della forza lavoro, quasi la totalità reintegrati dal Tribunale di Palmi, o giudicati con licenziamento illegittimo e sentenza di risarcimento. Vi sembra normale? Un' azienda che può fregiarsi di bassissimo assenteismo e personale con la più completa dedizione al lavoro». Ed aggiungono che non ci stanno più «a lavorare sotto minaccia e ad essere trattati con violenza psicologica». Un grido di allarme quello dei lavoratori della Sea Work che chiedono un intervento concreto al Commissario Agostinelli ma anche a tutto il Comitato **Portuale**. «Abbiamo chiesto con forza un intervento specifico di tutto il comitato **portuale** nei confronti della Sea Work. Da oggi in poi, tutte le azioni verranno portate a conoscenza del Commissario e del comitato **portuale**, crediamo che la concessione e l' autorizzazione a tutte aziende, debba essere rilasciata soprattutto nella pienezza morale di un lavoro dignitoso» scrivono sempre nella lettera. «Abbiamo deciso ancora una volta di dimostrare ragionevolezza, ma sia ben chiaro, siamo disposti a tutto pur di non essere sottomessi a principi e ideali, che non fanno parte di questo mondo».



Sedimi portuali, arriva il bando

L'ente guidato da Agostinelli progetta la caratterizzazione

GIOIA TAURO - Al fine di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, l'Autorità Portuale nel mese scorso ha dato avvio ad uno 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, nei giorni scorsi, ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell'intero canale. Dai risultati della relativa analisi batimetrica, 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. 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 terminali sta, per mantenere alte le performances. 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, è stato pubblicato il bando per l'aggiudicazione della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza.



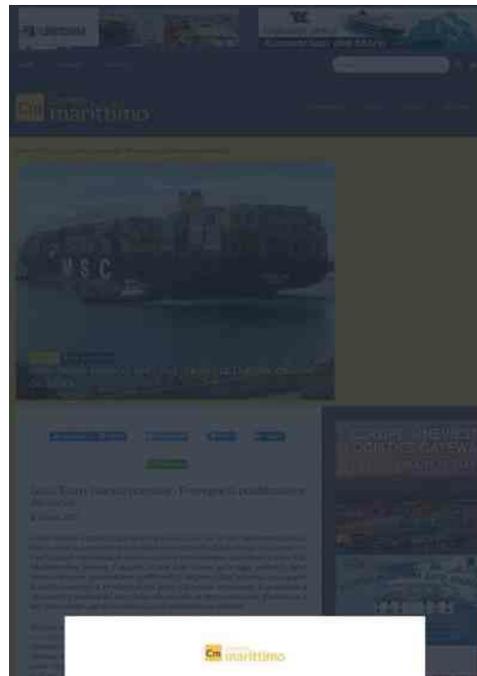
Prosegue il piano per il dragaggio

GIOIA TAURO L' **Authority**, 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 a 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, nei giorni scorsi ha pubblicato il bando di gara per l' affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti, 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 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. Annualmente, il progetto prevede due spianamenti con draga auto-caricante ed auto-refluente e altri quattro con diversa strumentazione. L' adozione di questo progetto rientra in un articolato piano di attività che l' **Authority** ha messo in campo, in sinergia con il terminalista, per mantenere alte le performance del porto. d.l. Le dune vengono create dall' azione dinamica delle eliche delle navi.



Gioia Tauro, rilancio portuale Prosegue la pubblicazione dei bandi

21 Apr, 2020 GIOIA TAURO - Il porto di transhipment di Gioia Tauro, con 18 metri di profondità, è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e MSC (Mediterranean Shipping Company). Inoltre dallo scorso aprile, ogni settimana fanno servizio nel porto, portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus, che grazie alla recente installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati metereologici, potranno entrare in porto anche nelle ore notturne. Pertanto tra gli obiettivi primari dell'Autorità Portuale locale, quello di mantenere una profondità di fondali necessaria per accogliere i giganti del mare, con capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Lo scalo nel marzo 2019, ha dato avvio ad uno programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro. Nei giorni scorsi - fa sapere in una nota l'Autorità Portuale - è avvenuta la pubblicazione del 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. 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Autorità portuale di Gioia Tauro: al via programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 mln

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 21 APR - 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 uno 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, nei giorni scorsi, 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Drenaggio nei fondali del porto di 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 uno 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, nei giorni scorsi, ha pubblicato il bando di gara per l' affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, pubblicato bando per caratterizzazione dei sedimi portuali

Intervento necessario per procedere all' affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell' intero canale

A conclusione della prima annualità, l' Autorità portuale di Gioia Tauro , guidata 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. L' obiettivo è quello di garantire il livello di profondità del canale portuale e permettere l' attracco delle mega portacontainer di ultima generazione. Il programma triennale di dragaggio dei fondali è stato avviato nel marzo 2019 con un valore complessivo degli interventi di 5 milioni di euro. Le dune 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. Piano di attività 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 performances 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. Bando di gara 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. Affidamento lavori Dopo l' approvazione del relativo progetto esecutivo e direzione del cantiere, è stata appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Autorità Portuale, avviato programma di dragaggio dei fondali da 5 milioni di euro

Si tratta di un piano triennale per permettere l'attracco delle mega portacointainer

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 uno 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, nei giorni scorsi, ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Proseguono i lavori nel porto di Gioia Tauro

Per consentire l'attracco delle mega porta container

Redazione

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 uno 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, nei giorni scorsi, 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ATTUALITA'

Gioia Tauro. Procedono le attività di rilancio del Porto

Prosegue il programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro

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 uno 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, nei giorni scorsi, 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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. 21-04-2020 13:29.



PROSEGUE IL PROGRAMMA TRIENNALE DI DRAGAGGIO DEI FONDALI DEL VALORE COMPLESSIVO DI 5 MILIONI DI EURO

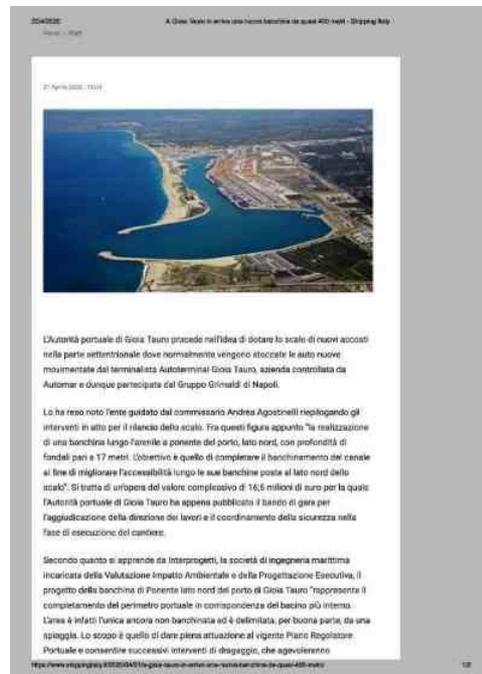
Gioia Tauro. Procedono le attività di rilancio del Porto

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 uno 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, nei giorni scorsi, 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.

A Gioia Tauro in arrivo una nuova banchina da quasi 400 metri

L'Autorità portuale di Gioia Tauro procede nell'idea di dotare lo scalo di nuovi accosti nella parte settentrionale dove normalmente vengono stoccate le auto nuove movimentate dal terminalista Autoterminal Gioia Tauro, azienda controllata da Automar e dunque partecipata dal Gruppo Grimaldi di Napoli. Lo ha reso noto l'ente guidato dal commissario Andrea Agostinelli riepilogando gli interventi in atto per il rilancio dello scalo. Fra questi figura appunto 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. Si tratta di un'opera del valore complessivo di 16,5 milioni di euro per la quale l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha appena pubblicato il bando di gara per l'aggiudicazione della direzione dei lavori e il coordinamento della sicurezza nella fase di esecuzione del cantiere.

Secondo quanto si apprende da Interprogetti, la società di ingegneria marittima incaricata della Valutazione Impatto Ambientale e della Progettazione Esecutiva, il progetto della banchina di Ponente lato nord del porto di Gioia Tauro rappresenta il completamento del perimetro portuale in corrispondenza del bacino più interno. L'area è infatti l'unica ancora non banchinata ed è delimitata, per buona parte, da una spiaggia. Lo scopo è quello di dare piena attuazione al vigente Piano Regolatore Portuale e consentire successivi interventi di dragaggio, che agevoleranno l'evoluzione delle navi in porto, implementando la rapidità e la fruibilità delle manovre sempre nel rispetto dei massimi criteri di sicurezza. La banchina di Ponente lato nord-est avrà lunghezza di 385,5 metri distinti in un tratto rettilineo principale di circa 325 metri, un segmento di circa 60 metri a sud che viene realizzato in sovrapposizione al banchinamento esistente e dal risvolto di chiusura che collega il nuovo allineamento al tratto esistente. Oltre a ciò la port authority ha anche ricordato che, 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 nei giorni scorsi ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti 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 constatato che le dune vengono create principalmente dall'azione dinamica delle eliche delle navi, durante le manovre di partenza e attracco alle banchine portuali, che spostano masse di sabbia da un punto all'altro del bacino. Come da cronoprogramma, ogni due mesi l'Autorità portuale procede a 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 si legge nella nota un articolato piano di attività, in sinergia con il terminalista, per mantenere alte le performance del porto.



Porto di Gioia Tauro: pubblicato il bando di gara per l' affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimi portuali

Porto di Gioia Tauro: 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

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 uno 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, nei giorni scorsi, 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 performances 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 appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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.



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Rilancio porto di Gioia Tauro: nuova banchina e completamento dragaggio

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 uno programma triennale di dragaggio dei fondali del valore complessivo di 5 milioni di euro. "A conclusione della prima annualità - si legge in una nota - l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, nei giorni scorsi ha pubblicato il bando di gara per l' affidamento del servizio di caratterizzazione dei sedimenti portuali, prima di procedere al successivo affidamento dei lavori di completamento del dragaggio dell' intero canale". Specifici interventi ogni due mesi. "Dai risultati della relativa analisi batimetrica, propedeutica all' adozione del complessivo programma dei lavori - prosegue l' **Autorità portuale** - 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". Realizzazione di una nuova banchina. L' adozione di questo progetto rientra nella "complessiva politica di rilancio dello scalo dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**", che ha messo in campo una serie di interventi per "mantenere alte le performances del porto". "Tra le altre misure - si legge nella nota - 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". Ridurre i consumi di energia. "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 - conclude la nota - è stata appena pubblicata la procedura di affidamento dei lavori per i quali è stato previsto un impegno di spesa complessivo 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".



Nuovo bando pluriennale per i servizi ai passeggeri nel Porto di Olbia Isola Bianca

20 Aprile 2020 - Con la firma del Decreto autorizzativo a contrarre del Presidente dell' AdSP, questa mattina è stato ufficialmente dato avvio alla nuova gara per l' affidamento dei servizi ai passeggeri nel **porto** di **Olbia**. 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' AdSP, 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' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (<https://albi.adspmaredisardegna.it>), con scadenza della presentazione delle offerte alle 12:00 del 3 giugno prossimo. " Come già anticipato pubblicamente - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - 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".



Nuovo bando per i servizi ai passeggeri nel porto di Olbia Isola Bianca

Fabio Iacolare

Una procedura telematica aperta, quella caricata sulla piattaforma virtuale nella home page dell'Authority, che consentirà di assicurare la piena operatività dello scalo anche al termine dell'affidamento temporaneo dei servizi. Come già anticipato pubblicamente spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sardegna 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.' Anche la nuova procedura prevede la suddivisione dell'intero pacchetto in tre lotti: il primo, riferito al servizio di accoglimento, ricezione, smistamento dei veicoli. Il secondo è riferito al trasporto su navetta, 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. Considerato l'importo della gara, il nuovo bando sarà rivolto a tutti gli operatori economici comunitari: scadenza della presentazione delle offerte alle 12 del 3 giugno prossimo. 'Nel contempo, teniamo la porta aperta alle proposte di finanzia 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.



Informazioni Marittime

Cagliari

Sardegna, appello della Rete dei porti: "Riapriamo cantieri e scali turistici"

Già compromessa la stagione estiva con il 50% di disdette

Sono urgenti in Sardegna interventi per sostenere la nautica e la portualità turistica dopo lo stop forzato dell' emergenza sanitaria. È l' appello alla Regione lanciato dalla Rete dei **porti** e dei concessionari dell' Isola che ricordano i danni economici causati dalla sospensione delle attività nei cantieri nautici, dall' annullamento delle regate, dalla chiusura degli scali turistici e dall' impossibilità di effettuare le manutenzioni. Per non parlare della stagione estiva: le disdette sono già arrivate al 50%. La Rete chiede subito di autorizzare la completa riapertura dei cantieri nautici e dei **porti** a vocazione turistica. La Rete chiede inoltre l' esenzione dalle accise sui carburanti per la nautica alle imprese turistiche e del trasporto interno, da associare, però, ad incentivi più vantaggiosi per il passaggio a fonti rinnovabili. Quindi lo stimolo all' insediamento, o alla permanenza, in Sardegna delle filiere di manutenzione aeronavale, l' azzeramento del pagamento dei canoni di concessione demaniale marittima 2020 o il differimento del 50% con rateizzazione in almeno per 3 anni senza interessi (2022-2023-2024).



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Penalizzate dal "Cura Italia"

In difficoltà le imprese operanti nel porto

Augusta. Gran parte delle imprese che operano nel porto di Augusta penalizzate dal decreto "Cura Italia". Il problema viene sollevato dall'associazione Unionport Maritime Cluster la quale sottolinea che il fermo della Sonatrach per 4 mesi nel 2019 ha ridotto il traffico marittimo e di conseguenza il fatturato di queste imprese di circa il 35% "Per cui - spiega - prevedendo il "Cura Italia" finanziamenti (per le imprese con fatturato fino a 2 milioni di euro) calcolati in percentuale sul fatturato 2019 (per ottenere dalle banche finanziamenti fino al 90% garantiti dallo Stato) l'ammontare del possibile finanziamento si riduce, per queste imprese, in modo significativo, fino a misure tali da non potere permettere, in molti casi, la continuazione dell'attività. Unionports lancia un appello alle autorità, e alla deputazione, affinché "Cura Italia" venga emendato per tenere conto, in casi simili ed eccezionali, del bilancio 2018 come riferimento per il calcolo dei finanziamenti. Unionports evidenzia inoltre che superano i due milioni di fatturato sono escluse dai finanziamenti. A. S.



Traffico portuale fermo per Covid19 ad Augusta, "il Cura Italia taglia fuori molte aziende" denuncia Unionports

"Un numero considerevole di imprese operanti nel porto di Augusta non potranno accedere nella stessa percentuale di altre imprese ai finanziamenti previsti dal decreto 'Cura Italia' emanato dal governo per sostenere le aziende in crisi a causa del blocco delle attività dovute alla pandemia del coronavirus". Lo afferma Unionports Maritime Cluster, un'associazione di professionisti e imprese portuali, per cui "il fermo delle attività della raffineria Sonatrach di Augusta per quattro mesi nel 2019, per adeguarsi a superiori standard di sicurezza ed innovazioni tecnologiche ha comportato una importante riduzione del traffico marittimo. Si è ridotto quindi il fatturato di queste imprese di circa il 35 per cento". Secondo Unionports, il 'Cura Italia', prevedendo finanziamenti (per le imprese con fatturato fino a due milioni di euro) calcolati in percentuale sul fatturato 2019 (per ottenere dalle banche finanziamenti fino al 90 per cento garantiti dallo stato) "l'ammontare del possibile finanziamento si riduce, per queste imprese, in modo significativo. Fino a misure tali da non potere permettere, in molti casi, la continuazione della attività". "Facciamo appello alle autorità, ed alla deputazione nazionale, fanno sapere da Unionports - affinché il decreto 'Cura Italia' venga emendato per tenere conto, in casi simili ed eccezionali, del bilancio 2018 come riferimento per il calcolo dei finanziamenti. Evidenziamo, inoltre come le aziende che superano i due milioni di fatturato siano escluse dai finanziamenti e quindi penalizzate. E, per alcune tipologia di aziende, due milioni non sono un grosso giro di affari, tenendo conto dei costi sostenuti"



Augusta, aziende del porto danneggiate dal Cura Italia

Fabio Geraci

Un numero considerevole di imprese del porto di Augusta non potranno accedere come altre imprese ai finanziamenti del decreto 'Cura Italia. Lo mette in evidenza l'associazione Unionports Maritime Cluster facendo il confronto con il fermo delle attività della Raffineria Sonatrach di Augusta. In quell'occasione, per quattro mesi nel 2019, l'azienda si adeguò a standard di sicurezza ed innovazioni tecnologiche con riduzione del traffico marittimo e del fatturato del 35%. Secondo Unionports, anche il 'Cura Italia' rischia di ridurre in maniera significativa i finanziamenti. La norma infatti introduce finanziamenti per le imprese con fatturato fino a due milioni di euro calcolati in percentuale sul fatturato 2019 per ottenere dalle banche finanziamenti fino al 90 per cento garantiti dallo stato. Fino a misure tali da non potere permettere, in molti casi, la continuazione della attività. Unionports lancia l'appello alle autorità affinché tenga conto del bilancio 2018 come riferimento per il calcolo dei finanziamenti. L'associazione evidenzia inoltre che le imprese oltre i due milioni di fatturato sono escluse dai finanziamenti e quindi penalizzate. E, per alcune tipologia di aziende, due milioni non sono un grosso giro di affari, tenendo conto dei costi sostenuti.



Da 'Aita Mari' alla 'Rubattino' un altro gruppo di migranti

PALERMO La Capitaneria di **Porto** siciliana conferma che è al via il trasferimento su nave Rubattino, della società Tirrenia (ora Compagnia Italiana di Navigazione), delle 34 persone che si trovano a bordo della nave Ong Aita Mari. Le operazioni, come avvenuto nei giorni scorsi per la nave Alan Kurdi, si svolgono a largo del **porto** di **Palermo**, sotto il coordinamento tecnico della locale Guardia Costiera. Presenti motovedette della Guardia Costiera per garantire lo svolgimento in sicurezza di tutte le operazioni di trasferimento. In zona anche una motovedetta della Guardia di Finanza. I servizi tecnico-nautici portuali garantiscono l'affiancamento in sicurezza delle due unità navali. Le persone trasferite si aggiungono alle 146 arrivate su nave Rubattino nella giornata di venerdì 17 aprile, provenienti dall'unità Ong Alan Kurdi. La Rubattino rimarrà ad un miglio al largo dal **porto** di **Palermo** per tutta la durata della quarantena, con personale della Croce Rossa Italiana a bordo che garantirà la necessaria assistenza sanitaria.



Il Secolo XIX

Focus

Merlo: 'Sconcertante che l'Italia dimentichi l'economia del mare'

'Il Dipe, dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio, nei giorni scorsi ha reso nota la proposta il' Italia e la risposta al Covid19w. Ma l' economia del mare non c' È». E pesante l' attacco al governo da parte di Federlogistica-Conftrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. '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», dice il presidente di Federlogistica-Conftrasporto, per due mandati al vertice del porto di Genova, 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», 'e anche sulla semplificazione amministrativa l' elaborato formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale». 'In tema di procedure per l' ac celerazione 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». Intanto la Regione Sardegna ha di nuovo sollecitato il ministero dei Trasporti sulla continuità territoriale marittima, in vista della scadenza della convenzione con Tirrenia Cin, prevista per il 18 luglio prossimo. 'Risposte adeguate» sono state chieste dall' assessore ai Trasporti Giorgio Todde, che ha raccolto le preoccupazioni di Confindustria, Cna e Confcommercio Sardegna. 'Ho invitato il ministero a procedere dando comunicazione tempestiva sulla sorte delle tratte e delle tariffe che consentono il collegamento con la penisola», ha detto Todde, auspicando 'un dialogo costruttivo».



Porti e logistica

Luigi Merlo critico sul programma della ripresa «Non c'è una riga sulla crisi del settore marittimo»

Il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della presidenza del consiglio ha reso nota la proposta 'L'Italia e la risposta al Covid19'. Ma l'economia del mare - porti, logistica e settore marittimo - non c'è. Lo segnala Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Conftrasporto. «Nel 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. Anche sulla semplificazione amministrativa l'elaborato formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita 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. La Blue economy vale quasi 50 miliardi, più del 3% del Pil. Senza pensare agli effetti sul settore della cantieristica, altra dimenticanza. Occorre rimediare, visto che lo studio dovrebbe essere utilizzato dal Governo per assumere provvedimenti».



Foto: M. M. - Contrasto / Contrasto

Economia del mare dimenticata

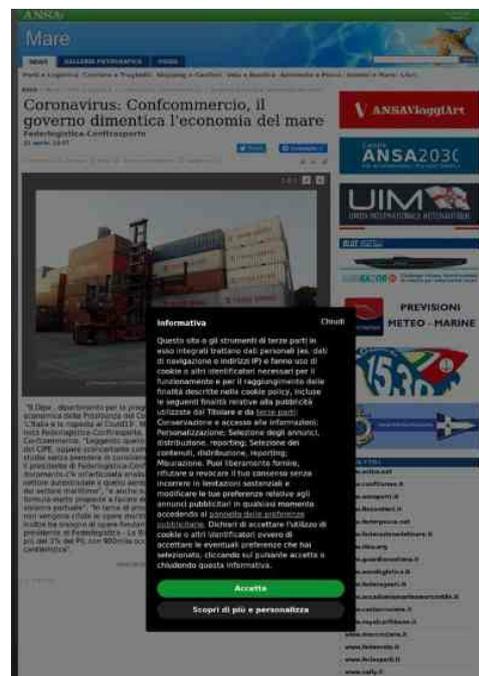
ROMA - Il Dipe, dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio, nei giorni scorsi ha reso nota la proposta L'Italia e la risposta al Covid19'. Ma l'economia del mare non c'è. Lo segnala Federlogistica-Confrtrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. 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-Confrtrasporto 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 formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale.



Coronavirus: Confcommercio, il governo dimentica l' economia del mare

Federlogistica-Conftrasporto

"Il Dipe , 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 Covid19'. Ma l' economia del mare non c' è". Lo segnala in una nota Federlogistica-Conftrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. "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-Conftrasporto 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", "e anche sulla semplificazione amministrativa l' elaborato formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale". "In tema di procedere 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".



Il Dipe dimentica porti e logistica

Merlo: una realtà così importante non è stata presa in considerazione

Redazione

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-Confrtrasporto, 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-Confrtrasporto 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 formula 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, visto che tale studio dovrebbe essere utilizzato dal Governo per l'assunzione di importanti provvedimenti, conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARIITIMA ALDO SPADONI SRL'. The main article title is 'Il Dipe dimentica porti e logistica' with a sub-headline 'Merlo: una realtà così importante non è stata presa in considerazione'. Below the title is a photo of Luigi Merlo, president of Federlogistica-Confrtrasporto, with a caption 'Noi, il Me... 12 mesi all... VILLA TASCA 19.12.2019 Palermo'. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and 'Prof. Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME POPOLARI' and 'ULTIME' with various news snippets like 'Fermo del Tir? Situazione difficile', 'Il Dipe dimentica porti e logistica', 'Lavoro: al via lavori su Calata Piva', 'L'autotrasporto italiano non regge più', and 'Pedaggio sospeso tra Anzio e La Spezia'. At the bottom of the article area, there is a button 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Porti fuori dal radar del Governo

Il Dipe, 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 Covid19. Ma l'economia del mare non c'è. Lo segnala Federlogistica-Confrtrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. «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», afferma il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto 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» aggiunge Merlo. «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».

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo' and social media icons. Below is the PORT NEWS logo and the tagline 'Maggiorità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. A search bar is visible. The main content area features a large photo of a man in a suit, likely Luigi Merlo, with the headline 'Grido di allarme di Federlogistica Porti fuori dal radar del Governo' and a sub-headline 'di Redazione Port News'. To the right, there's a sidebar with various news categories like 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Coronavirus Crociere', etc.

Merlo bacchetta Conte: Economia del mare assente dal documento del Dipe

Roma L'Italia e la risposta al Covid-19, elaborata dal Dipe (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio non campare economia del mare. A segnalarlo è Federlogistica-Confrtrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. 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-Confrtrasporto Luigi Merlo. L'ex numero uno dell'Autorità portuale di Genova rincara la dose: 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. Anche sulla semplificazione amministrativa l'elaborato formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale. Il presidente di Federlogistica sottolinea che 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. 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. Merlo conclude: Penso che chi ha redatto lo studio dovrebbe giustificare tali dimenticanze e rimediare prontamente, visto che tale studio dovrebbe essere utilizzato dal Governo per l'assunzione di importanti provvedimenti.



La Presidenza del Consiglio s'è dimenticata l'economia del mare

Il Dipe, 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 Covid19' ma l'economia del mare non c'è. Lo segnala Federlogistica Confrtrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. 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 Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto. 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 aggiunge ancora Merlo. Anche sulla semplificazione amministrativa l'elaborato formula molte proposte a favore dei Comuni, ma non cita in alcun modo le Autorità di sistema portuale.

La critica del presidente di Federlogistica prosegue: 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. Anche la cantieristica navale sarebbe un'altra dimenticanza dello studio Dipe. Penso che chi ha redatto lo studio dovrebbe giustificare tali dimenticanze e rimediare prontamente, visto che tale studio dovrebbe essere utilizzato dal Governo per l'assunzione di importanti provvedimenti è la conclusione del presidente di Federlogistica Confrtrasporto.



Federlogistica: "Il Dipe dimentica l'economia del mare, un fatto sconcertante"

Roma - "Il Dipe, 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 Covid19 ". Ma l'economia del mare non c'è". Lo segnala Federlogistica-Confrtrasporto, la Confederazione dei trasporti che fa capo a Confcommercio. '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-Confrtrasporto 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 formula 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, visto che tale studio dovrebbe essere utilizzato dal Governo per l'assunzione di importanti provvedimenti', conclude il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto.



Avvisatore Marittimo

Focus

Marittimi chiedono turni su porti fissi

Bruxelles. Bene le linee guida europee con raccomandazioni agli Stati membri per gestire i cambi di equipaggio dei marittimi imbarcati sui mercantili, ma siamo a metà dell'opera. Fatto il quadro, ci sono, per esempio, da assegnare i porti di imbarco specifici nel territorio dell'Unione europea. Lo chiedono l'European Shipowners' Association (gli armatori, in cui confluisce anche Confitarma) e l'Europeant Transport Worker Federation (marittimi) alla Commissione europea, in una lettera indirizzata ai commissari ai Trasporti; Adina Valean, alla gestione della crisi, Janez Lenarcic; alla salute alla sicurezza alimentare, Stella Kyriakides; alla giustizia, Didier Reynders, e all'alto rappresentante dell'Ue, Josep Borrel Fontelles. «Accogliamo con grande favore la comunicazione della Commissione dell'8 aprile», scrivono. Si tratta delle misure che contengono le linee guida sulla protezione della salute, il rimpatrio, le disposizioni di viaggio per i marittimi, i passeggeri e le altre persone a bordo delle navi. «Siamo molto lieti di notare - continuano le associazioni europee degli armatori e dei marittimi - che questa necessità di un'ampia definizione di lavoratori marittimi è stata riconosciuta e inclusa negli orientamenti». Tuttavia, per evitare il mantenimento, in certe situazioni, di quelle che hanno chiamato «strozzature» - in generale, i pesanti impatti sulla limitazione della circolazione delle persone - bisogna ora che la Commissione europea avvii concreti accordi politici con gli Stati per designare i porti di cambio equipaggio, stabiliti su questi criteri: diffusione geografica, capacità di accoglienza, prossimità di aeroporti e ospedali. segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
L'informazione specializzata per il settore marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
ANNO LXXV - N. 163
22 APRILE 2020

De lunedì operativi gli otto stabilimenti italiani. Priorità a navi e manutenzione
Riapre Fincantieri
Milano gradualmente la piena operatività entro sei settimane. Per ora, prioritari ai cantieri sono il cantiere per navi e la manutenzione di navi. I cantieri di Fincantieri sono stati riaperti il 15 aprile, con un totale di 10 stabilimenti in Italia. I cantieri di Fincantieri sono stati riaperti il 15 aprile, con un totale di 10 stabilimenti in Italia. I cantieri di Fincantieri sono stati riaperti il 15 aprile, con un totale di 10 stabilimenti in Italia.

Dal lunedì operativi gli otto stabilimenti italiani. Priorità a navi e manutenzione
Tariffe autotrasporto sempre più basse e crediti in aumento
Roma. L'industria del trasporto è in crescita, per lo stesso motivo. Ma anche per la crescita del settore e-commerce e del settore del turismo. Il settore del trasporto è in crescita, per lo stesso motivo. Ma anche per la crescita del settore e-commerce e del settore del turismo.

I dirigenti soccorrono l'azienda 850 giorni di ferie ai dipendenti Rina
Milano. Una volta che si è partiti di ferie, si è partiti di ferie. Si è partiti di ferie, si è partiti di ferie. Si è partiti di ferie, si è partiti di ferie. Si è partiti di ferie, si è partiti di ferie.

Logistica del Nord esternalizza poco
Milano. Mentre il Nord della logistica continua a crescere, il Nord della logistica continua a crescere. Il Nord della logistica continua a crescere, il Nord della logistica continua a crescere.

Le previsioni di ROSA e IFF Marittimi chiedono turni su porti fissi
Bruxelles. Due le due guide europee con raccomandazioni agli Stati membri per gestire i cambi di equipaggio dei marittimi imbarcati sui mercantili, ma siamo a metà dell'opera. Fatto il quadro, ci sono, per esempio, da assegnare i porti di imbarco specifici nel territorio dell'Unione europea.

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)

Avvisatore Marittimo

Focus

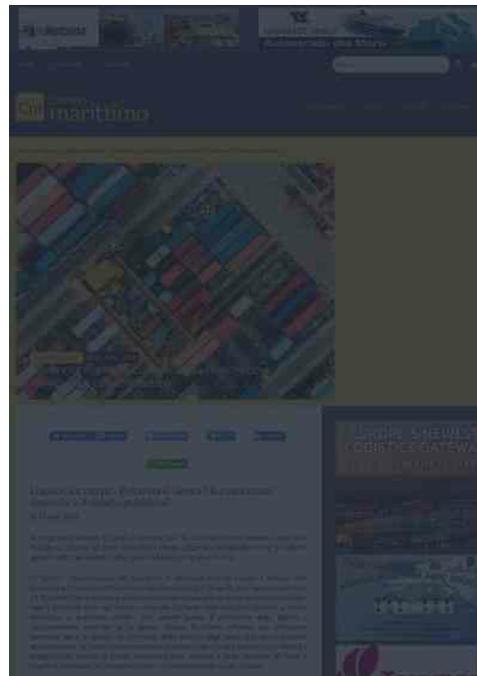
Marittimi e turni

Molti marittimi sono attualmente bloccati in paesi terzi, senza potersi muovere o, a bordo delle navi, senza il permesso di attraccare o di sbarcare, nel momento in cui il turno di lavoro è finito. «Nonostante le molte sfide poste dall'attuale crisi - concludono ECSA ed ITF -, i lavoratori marittimi dell'intera industria marittima europea stanno lavorando per garantire la continua fornitura di beni e attrezzature e i servizi di trasporto necessari a milioni di cittadini attualmente colpiti dalla pandemia di COVID-19».



Logistica e porto - Bucchioni: Senza l' Europa come finanziare il debito pubblico?

In programma giovedì 23 aprile l'incontro tra i 27 Stati dell'Unione Europea, «una data cruciale da segnare sul diario della nostra storia» suggerisce Giorgio Bucchioni, presidente agenti marittimi spezzini - L'Europa al bivio per scongiurare la crisi. La Spezia - L'approvazione del pacchetto di strumenti con cui evitare il collasso dell'Eurozona è l'obiettivo dell'incontro in videoconferenza, il 23 aprile, tra i rappresentanti dei 27 Stati dell'Unione Europea. «Una data cruciale da segnare sul diario della nostra storia»- «per il futuro di tutti noi, tenuto conto che il ritardo delle decisioni continua a creare incertezze e gravissimi danni»- Con queste parole il presidente degli Agenti e raccomandatori marittimi di La Spezia, Giorgio Bucchioni, affronta una riflessione, mettendo nero su bianco, gli interventi della politica degli ultimi due mesi: l'impatto dell'emergenza sul nostro sistema sanitario, il rapporto con l'Unione Europea, il conflitto tra Regioni-Stato, mentre il mondo economico delle imprese e degli operatori di Porto e Logistica continuano ad adempiere alla loro funzione strategiche per il Paese. «Abbiamo vissuto tempi in cui il timore per il futuro era rappresentato dall'orso sovietico e non pochi italiani sostenevano 'better red that dead' che era in linea con il precedente 'Francia o Spagna purché se magna» - scrive il presidente degli agenti marittimi spezzini - «E' questo il meccanismo psicologico che ci rende acquiescenti alla sottrazione di libertà che stiamo subendo nella speranza che serva a ridarci la normalità in tempi non troppo dilatati? Credo piuttosto che la stragrande maggioranza degli italiani si sia affidata a chi riveste i ruoli istituzionali competenti ad affrontare la pandemia fidando nella capacità degli stessi di adottare i provvedimenti giusti. Purtroppo non ci vengono offerte molte ragioni per avere fiducia. Si parte da un ottimismo di maniera affermando che abbiamo il miglior sistema sanitario possibile che siamo preparati ad affrontare il virus, ed in pochi giorni scopriamo che non ci sono le mascherine, i guanti, gli occhiali, i camici monouso, neppure per gli operatori sanitari. Senza parlare dei posti per la terapia intensiva. Dopo Caporetto vennero richiamati i ragazzi del '99 ed oggi gli studenti in medicina e i medici in pensione. Nel contempo si dà spettacolo con criticabili contrapposizioni con l'Unione Europea senza il cui sostegno vorrei sapere come si intenderebbe finanziare il nuovo ed il vecchio debito pubblico: forse con un prestito forzoso a carico dei cittadini? Oppure e più facilmente con una nuova tassa patrimoniale? Altrettanto criticabili i conflitti tra regioni e governo centrale che inducono nei cittadini legittime perplessità sulle capacità e competenze istituzionali che vengono espresse. Possiamo sperare che dal presente disastro si metta in moto una revisione istituzionale che dia certezze? Nel frattempo muoiono oltre 120 medici, un numero imprecisato di infermieri e personale sanitario, oltre 120 mila persone ed i contagi si sviluppano negli ospedali e nei ricoveri per anziani. Ogni morte è un dramma umano e tragiche oggi sono le circostanze che non consentono l'umano conforto dei propri cari sul letto di morte e il consolatorio rito funebre. Può sembrare mancanza di umanità ma la saggezza dei popoli dice che 'chi muore giace e chi vive si dà pace'. Ma sarà difficile anche darsi pace perché fosche sono le previsioni che riguardano il sistema economico e quindi le imprese, il lavoro, il benessere della gente. Le proiezioni che riguardano il PIL del 2020 variano dal -6 al -15 mentre l'aumento del debito pubblico e del deficit del bilancio statale saranno imponenti.» - Conclude pertanto Bucchioni - «Certo è che tutti gli stati ritengono di dover dare liquidità ai sistemi economici in misura mai vista prima e per noi è indispensabile avere il supporto di UE, BEI, BCE, e anche del MES oltreché mantenere la fiducia dei cittadini che finanziano in parte l'enorme debito già





Corriere Marittimo

Focus

l'ammontare (circa 35 miliardi di) rispetto alle dimensioni del debito (oltre 2.400 miliardi di). Imprevedibile è anche l'effetto che avrà sui conti pubblici il cumulo di garanzie statali sui prestiti e i vari provvedimenti di sostegno alle famiglie»

Informazioni Marittime

Focus

Kitack Lim ai marittimi: "Non siete soli"

Il segretario dell' ONU del mare rassicura gli equipaggi ed esorta gli Stati membri a fare il possibile per creare corridoi di trasporto che facilitino i cambi di turno

PAOLO BOSSO

a cura di Paolo Bosso «Non siete soli, nessuno vi abbandonerà». Il segretario generale dell' International Maritime Organization (IMO), Kitack Lim, ha scritto a tutti i marittimi del mondo - ed esortato gli Stati membri (178 Paesi) - assicurandogli tutta l' assistenza possibile in questo difficile momento. Un «messaggio personale», diretto ai seafarers di ogni nazionalità. Ai suoi membri, Lim li esorta a riconoscere i marittimi come «lavoratori chiave», a rimuovere gli ostacoli burocratici ed eliminare le restrizioni di viaggio nazionali: i lavoratori dei mercantili devono poter tornare a casa, ricongiungendosi alle loro famiglie. Spesso i marittimi restano bloccati a bordo, negli hotel delle città di sbarco, senza poter partire per tornare nel loro Paese. «Mi preoccupano molto le difficoltà che l' industria marittima sta affrontando per fare i cambi di equipaggio - scrive Lim -, a fornire assistenza medica ai marittimi malati o feriti, a consentire il congedo a terra e rendendo impossibile il rimpatrio. Tutti noi dell' IMO comprendiamo le sfide che affrontate. A tutti marittimi, il mio messaggio per voi è forte e chiaro: vi stiamo ascoltando». L' IMO ha calcolato che sono circa 100 mila i marittimi coinvolti in rimpatri estremamente complicati, se non impossibili, con gli ultimi due mesi circa caratterizzati da centinaia di partenze cancellate per via del rallentamento globale dell' economia. Leggi la lettera di Kitack Lim Il problema principale riguarda i cambi di turno. Quando un marittimo termina il proprio turno di lavoro sbarcherà logicamente nel porto più vicino a casa. Discorso analogo per il marittimo che lo sostituisce, il quale deve raggiungere una nave che però non è detto che si trovi vicino la città dove vive, se non in un altro Stato, o in un altro continente. Nella situazione attuale, dove la circolazione delle persone è fortemente limitata, il traffico aereo, ferroviario e stradale è praticamente fermo nel trasporto passeggeri, il marittimo spesso non potrà raggiungere la nave o tornare a casa. Pernotterà in albergo, pagando una stanza magari senza stipendio. Il mercantile, a sua volta, si ritrova nella difficile situazione di gestire un equipaggio dal numero incerto o con personale in straordinario a bordo per più tempo del previsto. Le navi si ritrovano a lavorare con meno uomini o comunemente con un equipaggio sotto pressione, più stanco. Sono problemi gravi, che si ripercuotono sulla salute dei lavoratori, la sicurezza della navigazione, l' affidabilità del trasporto. Lo hanno evidenziato per settimane le associazioni internazionali degli armatori e dei marittimi, ottenendo da Bruxelles importanti linee guida e raccomandazioni , anche se non è stato fatto ancora abbastanza perché bisognerebbe indicare i porti specifici dove fare i cambi , così da facilitare i corridoi di trasporto.



L'appello di Espo e Feport: L'Europa adotti corsie verdi per i lavoratori marittimi

Bruxelles L'Organizzazione europea dei porti marittimi (Espo) e la Federazione europea dei terminal privati (Feport) hanno sollecitato gli Stati membri dell'Unione europea a facilitare i movimenti dei marittimi da e verso le navi all'interno dei loro porti. Le due associazioni hanno sottolineato che questo obiettivo può essere raggiunto attraverso il concetto di corsie verdi recentemente adottato dalla Commissione europea. Il concetto, pubblicato il 23 marzo, elimina le restrizioni ai lavoratori dei trasporti che hanno bisogno di attraversare i confini durante la pandemia di Covid-19. Le associazioni hanno inoltre invitato le compagnie di navigazione a collaborare con gli Stati membri e gli aeroporti per garantire l'organizzazione dei voli necessari per il rientro degli equipaggi, sia all'interno dell'Ue che verso paesi terzi. Se i cambi di equipaggio e i trasferimenti possono essere agevolati da e verso un porto di ogni Paese, possono essere facilitati in tutti i porti. Questo problema dovrebbe essere risolto il più rapidamente possibile. Il concetto di corsie verdi, combinato con un migliore coordinamento tra gli Stati membri, è la soluzione più efficace, ha affermato Isabelle Ryckbost, segretaria generale dell'Espo.

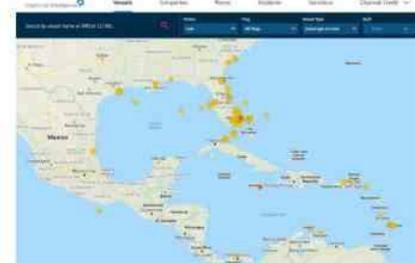


Where are all the cruise ships now?

Mary Bond

With over 95% of the world's oceangoing cruise ships in temporary layup, berthed or at close anchor, and the final few making their way to a safe haven, Seatrade with the help of Informa's Lloyd's List Intelligence made-to-measure data has drawn up where the vessels are currently located. US, Caribbean/Bahamas Using a snapshot of the world's ocean cruise fleet taken at 11 a.m. on April 14, the data shows just over 100 ships (30% of the fleet) are in US ports and anchorages with another 38 located in the Caribbean/Bahamas. In the US, East Coast ports and waters are temporary homes for 68 ships, West Coast 24 and the Gulf 11. In the Caribbean/Bahamas, the heaviest concentration of cruise ships is in Bridgetown, Barbados, either berthed or just outside at anchor, and in the Bahamas. Americas total 167 Adding ships currently located in Central and South American ports or waters, the number in the whole of the Americas totals 167. This equates to 49% of the oceangoing cruise fleet of 1,000gt or greater. Mediterranean/Europe Mediterranean ports have 53 cruise ships alongside or at anchor (this includes seven ships in the Canary Islands). Forty cruise ships are in North European ports and waters Australasia/South Pacific Thirty-one vessels are in Australasia and South Pacific. Asia, Gulf and beyond Some 26 cruise ships are located in Asian waters with another 13 in the vicinity of Africa, India or Indian Ocean waters or ports. Nine cruise ships are in the Middle East Gulf. Some are preparing to return to Europe with crew only, like AIDAprima, which is set to depart Dubai this weekend. Lloyd's List Intelligence, part of Informa, provides fully verified and accurate data on vessel positions through its Seasearcher interface .

Seatrade
Cruise News



Cruise ships' current positions provided by Seatrade with data on vessel positions through its Seasearcher interface.

Where are all the cruise ships now?

Mary Bond | Apr 15, 2020

With over 95% of the world's oceangoing cruise ships in temporary layup, berthed or at close anchor, and the final few making their way to a safe haven, Seatrade with the help of Informa's Lloyd's List Intelligence made-to-measure data has drawn up where the vessels are currently located.

US, Caribbean/Bahamas

Using a snapshot of the world's ocean cruise fleet taken at 11 a.m. on April 14, the data shows just over 100 ships (30% of the fleet) are in US ports and anchorages with another 38 located in the Caribbean/Bahamas. In the US, East Coast ports and waters are temporary homes for 68 ships, West Coast 24 and the Gulf 11.

In the Caribbean/Bahamas, the heaviest concentration of cruise ships is in Bridgetown, Barbados, either berthed or just outside at anchor, and in the Bahamas.

White Paper: Pandemic a possible catalyst that shipping needs - Stopford

Paul Bartlett

Dr Martin Stopford, eminent shipping economist and President of Clarkson Research Services, believes that the Covid-19 pandemic could prove to be the catalyst that forces shipping to undergo the radical adjustments needed if it is to get anywhere close to the decarbonisation and efficiency gains set out by the IMO for 2050. 'There has been much discussion of these challenges but practical progress has been patchy and disjointed,' he wrote in a paper*, just released, which assesses the impact of the coronavirus on sea trade, shipbuilding and ship technology between now and the middle of the century. Stopford's analysis examines three scenarios in a model that he has developed and enhanced since the downturn of the 1980s. The outcomes range from uncomfortable to dire, particularly as they coincide with shipping's requirement to embrace the accelerating Industry 4.0 digital revolution and the need to adopt new fuels that are not yet available, never mind tried and tested. The most favourable outcome, Scenario 1, is that global trade follows the pattern of the global pandemic in China. After difficult years in 2020 and 2021, maritime trade returns to normal, growing at an average of 3.2% a year from 2022 to 2050. The worst outlook, Scenario 3, envisages persistent problems, a deep economic recession, and a 15% fall in seaborne trade by 2024, followed by annual growth of just 0.7% annually over the next three decades. All three scenarios present shipyards with a sharp downturn in new business over the next two or three years, Stopford predicted. 'We know we cannot predict the future,' he wrote. 'But we can prepare for changes that are clearly 'on the cards'. Not preparing can be riskier and more expensive than the 'safe' option of doing nothing.'

Seatrade
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



White Paper: Pandemic a possible catalyst that shipping needs - Stopford

Paul Bartlett | 16 Apr 2020

Dr Martin Stopford, eminent shipping economist and President of Clarkson Research Services, believes that the Covid-19 pandemic could prove to be the catalyst that forces shipping to undergo the radical adjustments needed if it is to get anywhere close to the decarbonisation and efficiency gains set out by the IMO for 2050.

'There has been much discussion of these challenges but practical progress has been patchy and disjointed,' he wrote in a paper*, just released, which assesses the impact of the coronavirus on sea trade, shipbuilding and ship technology between now and the middle of the century. Stopford's analysis examines three scenarios in a model that he has developed and enhanced since the downturn of the 1980s.

The outcomes range from uncomfortable to dire, particularly as they coincide with shipping's requirement to embrace the accelerating Industry 4.0 digital revolution and the need to adopt new fuels that are not yet available, never mind tried and tested.

The most favourable outcome, Scenario 1, is that global trade follows the pattern of the global pandemic in China. After difficult years in 2020 and 2021, maritime trade returns