

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Trieste

13/05/2020	Ansa		7
<hr/>			
Nave Covid Trieste: non si vede ancora all'orizzonte			

Venezia

14/05/2020	Italia Oggi	Pagina 15	<i>FILIPPO MERLI</i>	8
<hr/>				
A Venezia fase 2 per il Mose				
14/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 30		9
<hr/>				
Mose, nuovi test a Chioggia paratoie sollevate in 15 minuti				
14/05/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10		10
<hr/>				
«Danno da 50 milioni subito il protocollo»				
14/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 35		11
<hr/>				
«Perché torni l'attività al porto serve subito lo scavo dei canali»				
14/05/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 38		12
<hr/>				
Nuovo terminal di Ricevitoria Progetto da 22 milioni di euro				
13/05/2020	Il Nautilus			13
<hr/>				
Porti di Venezia e Chioggia: comitato di gestione per fare il punto sull'emergenza				

Savona, Vado

14/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 19		14
<hr/>				
Puzza di zolfo e polveri, la città ora si mobilita contro la sosta forzata di Costa Luminosa				
14/05/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 19		15
<hr/>				
Sulla nave da due mesi, aiuto psicologico ai cento marittimi a bordo				
14/05/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 49		16
<hr/>				
Dall'Authority 270 mila euro per i portuali				
14/05/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 49	<i>MICHELE COSTANTINI</i>	17
<hr/>				
Manca sabbia, mezzi al lavoro da Nattarella alle Fornaci				
13/05/2020	shipmag.it		<i>Redazione</i>	18
<hr/>				
Vado Ligure, ricorso al Tar contro l'aggiudicazione della diga foranea				

Genova, Voltri

13/05/2020	Ansa			19
<hr/>				
Fase 2: porto Genova pronto al sostegno dei salari Culmv				
13/05/2020	larepubblica.it (Genova)			20
<hr/>				
Porto, sostegno alla Compagnia Unica				
13/05/2020	PrimoCanale.it			21
<hr/>				
Fase 2, il porto di Genova pronto al sostegno dei salari Culmv				
13/05/2020	Transportonline			22
<hr/>				
Genova-Savona, ok a sostegno alle compagnie portuali				

13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	23
<hr/>			
13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	24
<hr/>			

La Spezia

14/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36		25
<hr/>			
14/05/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 44		26
<hr/>			
13/05/2020	Citta della Spezia		28
<hr/>			
13/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	29
<hr/>			

Ravenna

13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	30
<hr/>			
13/05/2020	portoravennanews.com		31
<hr/>			
13/05/2020	shippingitaly.it		32
<hr/>			
13/05/2020	Ravenna24Ore.it		33
<hr/>			
13/05/2020	RavennaNotizie.it		34
<hr/>			
13/05/2020	ravennawebtv.it		35
<hr/>			

Livorno

13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	36
<hr/>			
13/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	37
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

13/05/2020	Rete 8	<i>LUCA POMPEI</i>	38
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/05/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31		40
<hr/>			

Napoli

14/05/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 19	<i>Raffaele Aragona</i>	41
<hr/>			
14/05/2020	Il Mattino (ed. Napoli) Pagina 23	<i>Raffaele Aragona</i>	42
<hr/>			
13/05/2020	Informazioni Marittime		43
<hr/>			

Bari

14/05/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33		44
<hr/>			
14/05/2020	Quotidiano di Bari Pagina 6		45
<hr/>			
13/05/2020	Il Nautilus		46
<hr/>			
14/05/2020	Informatore Navale		48
<hr/>			
13/05/2020	Informazioni Marittime		50
<hr/>			
13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	52
<hr/>			
13/05/2020	Puglia Live		53
<hr/>			
13/05/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i>	55
<hr/>			

Brindisi

14/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15		56
<hr/>			
13/05/2020	Brindisi Report		58
<hr/>			

Taranto

14/05/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 15	<i>ALESSIO PIGNATELLI</i>	59
<hr/>			

Cagliari

14/05/2020	L'Unione Sarda Pagina 19		61
<hr/>			
13/05/2020	Ansa		62
<hr/>			

13/05/2020	Il Nautilus		63
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Al via la riqualificazione del lungomare della Calata dei Trinitari a Su Siccu			
13/05/2020	Informatore Navale		64
Cagliari: al via la riqualificazione del lungomare della Calata dei Trinitari a Su Siccu			
13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	65
Al via la riqualificazione waterfront di Cagliari			
13/05/2020	Ansa		66
Solinas, dal 18 spostamenti senza autocertificazione			
13/05/2020	Sardinia Post		67
Fase 2, Solinas: "Dal 18 riapre l' Isola". Addio autocertificazione e primi voli			
13/05/2020	Ansa		68
Dall' 1 giugno ripartono voli in continuità			

Messina, Milazzo, Tremestieri

14/05/2020	Gazzetta del Sud	Pagina 9	69
Spettacoli all'aperto Oggi vertice al Comune			
14/05/2020	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 14	70
«Ora si nomina l' organismo partner»			
13/05/2020	Il Dispaccio		71
Autorità di sistema portuale dello Stretto, Vecchio (Confindustria): "Nominare l' organismo di partenariato del mare"			
13/05/2020	Stretto Web		72
Autorità portuale dello Stretto, Vecchio (Confindustria): "nominare l' organismo di partenariato del mare"			

Palermo, Termini Imerese

13/05/2020	Informazioni Marittime		73
Palermo, primi lavori nello stabilimento Fincantieri			
13/05/2020	Il Moderatore	<i>FILIPPO VIRZI</i>	74
L' Autorità Portuale di Palermo incontra i sindacati. Fasola (UGL): non vengano meno gli accordi sottoscritti			
13/05/2020	Palermo Today		75
Autorità portuale, Fasola (Ugl): "A settembre l' appalto per i bacini di carenaggio"			

Focus

14/05/2020	Il Mattino	Pagina 7	76
Crociere e compagnie aeree record di incassi mancati			
13/05/2020	shippingitaly.it		77
Si allontana la ripartenza delle crociere: braccio di ferro fra compagnie e Stati			
13/05/2020	FerPress		79
ASSARMATORI: aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare			
13/05/2020	Informazioni Marittime		81
Per l' Ancip "il decreto crescita così non va!"			
13/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	82
Ancip: il Decreto Rilancio così non va!			
12/05/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	84
Il Governo dimentica il mare			
13/05/2020	Portnews		86
Il trasporto non è una priorità			

13/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	87
<hr/>			
13/05/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	88
<hr/>			
13/05/2020	shippingitaly.it		89
<hr/>			
13/05/2020	Transportonline		90
<hr/>			
13/05/2020	Il Nautilus		91
<hr/>			
13/05/2020	Il Nautilus		92
<hr/>			
14/05/2020	Informazioni Marittime		93
<hr/>			
13/05/2020	Portnews		95
<hr/>			
12/05/2020	elvigia.com		96
<hr/>			
12/05/2020	elvigia.com		97
<hr/>			

Nave Covid Trieste: non si vede ancora all' orizzonte

Bocche cucite sull' iniziativa. Opposizione incalza

Attrezzata, pronta ma ancora all' ormeggio nel porto di Napoli, di sicuro non in vista all' orizzonte da Trieste, dall' altra parte della Penisola. E' la nave Covid, la Gnv Allegra, che avrebbe dovuto ospitare gli anziani positivi al Coronavirus trasferendoli dalle case di riposo per evitare il diffondersi epidemico nelle strutture, che ha già causato molti decessi. Oggi sull' argomento è intervenuto il senatore del gruppo Misto Gregorio de Falco che ha parlato di una "scelta fuori tempo massimo", condividendo il parere di altri prima di lui. "L' isolamento degli anziani Covid positivi su un traghetto è assolutamente fuori misura, per il momento in cui si procederebbe, in controtempo rispetto alla fase di un graduale rientro verso la normalità, inappropriato per le caratteristiche della nave ed è una sistemazione inadeguata per la fragilità degli anziani, nonché per le stesse tempistiche che un effettivo adeguamento dell' imbarcazione implicherebbe", ha dichiarato. La maggioranza in Regione oggi ha preferito non intervenire: fin quando non sarà ultimato "il lavoro che stiamo facendo, non ho nulla da dire", ha detto seccamente il vicepresidente della Regione Fvg, Riccardo Riccardi, da mesi in prima linea nella gestione Coronavirus in Regione Fvg. E ieri il Governatore Massimiliano Fedriga aveva ribadito che la "vicenda è in mano all' azienda sanitaria". No comment anche da parte del sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, che precedentemente aveva confermato che la scelta della nave era stata decisa dagli esperti. Incalza, dunque, l' opposizione. Oggi sulla vicenda è tornato ad attaccare il vicepresidente del Consiglio regionale Fvg, Francesco Russo (Pd) chiedendo a Fedriga "una parola chiara. Non è possibile dopo settimane di tira e molla non sapere cosa sarà degli anziani di questo territorio". Russo è intervenuto anche sulla possibilità che la Regione faccia un passo indietro, viste le indiscrezioni circolate ieri sul tema: "Si susseguono anche dall' interno dell' Azienda sanitaria universitaria giuliana isontina (Asugi)", precisando che "non c' è ancora chiarezza se sia stato firmato il contratto con l' armatore". Infine, Russo definisce "ignobile il tentativo di scaricabarile in atto" sui tecnici dell' Azienda sanitaria. "I tecnici propongono e segnalano le opportunità, ma alla fine decide la politica", conclude. E' tornata a criticare anche la consigliera regionale Fvg Simona Liguori (Cittadini): "Auspichiamo che si possano trovare soluzioni alternative, adeguate alle circostanze e alla tipologia dei pazienti". La Allegra dovrebbe rimanere ormeggiata a Trieste fino al 31 luglio. (ANSA).



A partire dal 30 giugno verranno completate tutte le opere di innalzamento delle barriere

A Venezia fase 2 per il Mose

I test erano stati sospesi alla fine di marzo per la pandemia

FILIPPO MERLI

È la fase due del **Mose**. «Dal 30 giugno saranno completate tutte le opere relative all'innalzamento delle barriere». I test per il sistema di paratoie che proteggerà Venezia dall'acqua alta erano stati sospesi a causa della pandemia legata al coronavirus. Ora, però, sono ripartiti. Con gli esami finali previsti per il mese di luglio. La necessità di completamento del **Mose**, con la prima pietra posata nel 2003 alla presenza dell'allora premier Silvio Berlusconi, era stata ribadita da politici e rappresentanti delle istituzioni in seguito all'alluvione che lo scorso novembre aveva devastato Venezia. Nei giorni dell'inondazione il presidente del consiglio, Giuseppe Conte, e il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, avevano quantificato in 400 milioni di euro, oltre ai 5 miliardi previsti, la cifra per portare a termine i lavori delle dighe. Con una data precisa per la fine dei cantieri: primavera del 2021. L'emergenza per il Covid-19, però, si è aggiunta alla lunga lista delle cause di rinvii e posticipi, anche per vicissitudini giudiziarie, per l'entrata in funzione delle 78 barriere che compongono l'opera. L'ultimo test in ordine cronologico si sarebbe dovuto tenere alla fine di marzo al porto di Malamocco, una delle tre bocche lagunari che ospitano le paratoie insieme con Lido e Chioggia. Ma era stato annullato in seguito «alla critica situazione logistico-ambientale e di movimentazione del personale» in relazione alle restrizioni del primo Dpcm emanato dal governo. Ora, con l'Italia in fase due, anche i lavori del **Mose** sono ricominciati con le prove generali di innalzamento a Chioggia, che hanno avuto un esito positivo. «Tutto il **Mose** è impostato su due gallerie parallele sotterranee che replicano l'una all'altra», ha spiegato il commissario straordinario Elisabetta Spitz durante un'audizione al consiglio regionale del Veneto. «È necessario avere la duplicazione degli impianti in caso di situazioni di emergenza». «A partire da luglio tutte le opere principali saranno concluse, mentre non saranno completati gli allacciamenti di tutti gli impianti nella seconda galleria di ridondanza. Invece di far funzionare le barriere in contemporanea da luglio, ma è necessario continuare a lavorare per completare queste seconde. A seguire, da luglio è necessario completare le opere della control room generale che assomma tutte quelle delle singole barriere». Ora sul calendario del **Mose** incombono due appuntamenti fondamentali: il 31 maggio saranno chiuse due bocche di porto in contemporanea, quelle di Chioggia e di Malamocco, mentre il 30 giugno sarà la volta del test di sollevamento di tutte le barriere che formano il sistema. Un esame decisivo per la fase due dell'opera. © Riproduzione riservata.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Mose, nuovi test a Chioggia paratoie sollevate in 15 minuti

Tecnici soddisfatti. «Nessun problema registrato». Ora toccherà a Malamocco il 30 giugno le quattro schiere insieme. Ma resta l'incognita dei pagamenti

Alberto Vitucci / VENEZIANove paratoie martedì, nove ieri mattina. La barriera di Chioggia funziona, per ora senza i problemi alle staffe e alle valvole segnalati in precedenza. Nuovi test per la movimentazione del **Mose**. La squadra di Comar e del Consorzio, coordinata dall'ingegnere Davide Sernaglia, ha effettuato le prove di sollevamento. Stavolta con i compressori a pieno regime. «Siamo soddisfatti», dicono i tecnici, «è andato tutto bene, siamo riusciti ad alzare una paratoia in 16 minuti, il tempo previsto dal progetto». Prove decisive, in attesa del prossimo sollevamento previsto per il 30 maggio delle barriere di Malamocco e Chioggia insieme. Infine, il 30 giugno, delle quattro schiere in una volta. Possibile grazie anche al ponte radio allestito dai militari. «In questo modo dicono gli ingegneri», potremo comandare tutto dall'isola artificiale del Lido, anche se i collegamenti definitivi non sono completati. Si corre dunque. Cercando di saltare gli ostacoli che ancora si frappongono alla conclusione dei lavori - prevista per il 31 dicembre del 2021 - e al collaudo della grande opera. Riparazione di guai scoperti durante la gestione commissariale. Opere fate male e danneggiate, altre da rifare quasi completamente come la conca di navigazione di Malamocco. Manutenzione sottovalutata, che costerà almeno 100 milioni di euro l'anno, corrosione e tensionatori da rimettere a posto. Sabbia che ancora adesso ricopre le paratoie di Punta Sabbioni. Luogo che non a caso si chiama così. Incognite anche finanziarie. Dopo mesi di polemiche frontali, progetti bocciati dal Comitato tecnico e pagamenti non completati, il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone ha scritto la sua proposta «finale» agli amministratori del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati da Anac e ministero dell'Interno all'indomani dello scandalo e degli arresti per corruzione. Sostiene che i lavori fatti per riparare i guasti e anche altri già in corso alle bocche «non fanno parte dell'avviamento dell'opera». Dunque, non potranno essere sostenuti dal Provveditorato. Il Consorzio replica: «Quei soldi non li abbiamo». Le piccole imprese rimaste a lavorare dopo l'allontanamento delle grandi Mantovani, Fincosit e Condotte, adesso reclamano il pagamento dei contratti e dei lavori già fatti. Ma anche «certezza per il futuro». Nelle ultime ore incontri ravvicinati per arrivare a una tregua. Perché le imprese hanno scritto per la terza volta a Zincone e alla commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz di essere disposte a fermare i lavori se non saranno pagate. Mettendo così a rischio il cronoprogramma già approvato. «Stavolta facciamo sul serio», dice il portavoce Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva. Incontro convocato per il 20 maggio per cercare di sbloccare i fondi per i pagamenti. Se non sarà così, il completamento del **Mose** potrebbe slittare ancora. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Danno da 50 milioni subito il protocollo»

VENEZIA Un danno economico di 50 milioni di euro annui e 20 mila persone senza lavoro, dice la deputata veneziana della Lega Ketty Fogliani, prima firmataria dell'interrogazione ai ministri di Ambiente e Trasporti sulla mancata approvazione del protocollo fanghi. «I ministri Costa e De Micheli probabilmente non hanno ben chiaro il danno che sta comportando il mancato dragaggio manutentivo di tutti i canali portuali e della città di Venezia visto che a tre mesi dall'annuncio non è stato ancora firmato il decreto interministeriale per avviare il piano di scavo». Lo stallo, sottolinea Fogliani, rischia di portare la blocco delle attività portuali. «Si deve intervenire per la manutenzione del canale dei Petroli e provvedere a scavare ed allargare il canale Vittorio Emanuele per la salvaguardia dell'ecosistema, del porto e rafforzare la sostenibilità culturale, sociale ed economica di Venezia».

VENEZIA E MESTRE

Rissa in piazza Barche, giovane accoltellato

feri pomeriggio aggressione tra due tunisini. Fuora tra i passanti in centro che chiamano aiuto



Due arresti
Eraclea, in casa la droga e 6 mila euro. Spacciatore a Marghera

Il reddito di cittadinanza alla matriarca della banda

La rivalità con il marito
Il ruolo di Brana Hodonovich. Oggi gli interrogatori



Tom Village non riapre
«Ci sono troppi rischi»

Tempi disonesti della Dora di nobilita
«Danno da 50 milioni subito il protocollo»



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

«Perché torni l'attività al porto serve subito lo scavo dei canali»

Calascibetta (Comitato): invece parlano di bonifica bellica per un zona dove non ci sono mai stati bombardamenti

CHIOGGIA. «Subito lo scavo per i canali e le banchine del **porto** per riprendere i traffici persi». Tornano ad alzare la voce le imprese portuali di Val da Rio, in attesa da anni di un intervento importante di escavo per risolvere il problema dei pescaggi troppo ridotti per alcuni tipi di mercantili. In certi punti lo scalo clodiense non supera la profondità di 5 metri, in altri arriva appena a -6.5, comunque lontani da quel miraggio dei -11 metri promesso prima dell'arrivo del Mose. «Pare che il protocollo fanghi sia finalmente in dirittura d'arrivo», spiega il presidente del comitato Rilancio del **porto**, Alfredo Calascibetta, «bene, ma adesso spunta l'attività di bonifica bellica. Non possiamo permetterci di attendere anche i tempi di una bonifica da ordigni bellici che da noi non ha nessun senso visto che la zona non era stata interessata da bombardamenti. Abbiamo esposto le nostre perplessità all'Autorità di sistema portuale e pare concordare con noi. La nostra priorità è lo scavo, lo abbiamo ribadito in tutte le occasioni, non ultima la protesta del 13 febbraio. In questi gravi momenti, in cui tutte le imprese portuali stanno soffrendo la più grave crisi del Dopoguerra, con il personale in cassa integrazione e i traffici pressoché azzerati, dobbiamo riprenderci il nostro ruolo, portando i fondali a livelli decenti e tornando ad ospitare mercantili che negli anni abbiamo perso. Abbiamo ancora banchine con 5 metri di pescaggio, solo due banchine arrivano a 7 metri, l'unica a 8 metri, fatalità, è quella di Punta Colombi dove si sta realizzando l'impianto Gpl, scavata peraltro con soldi pubblici... Fondali maggiori si traducono in navi con tonnellaggi superiori e quindi in un aumento dei volumi merceologici». Le imprese chiogiotte sono pronte a ripartire, ma senza le basi non possono lavorare a pieno regime. «Sarebbe anche tempo», sbotta Calascibetta, «che la politica tutta, e quella locale in particolare, si ricordasse del **porto** del Chioggia, di pari dignità rispetto a quello di Venezia, e battesse un colpo per pretendere quello che da anni ci è stato promesso». --elisabetta b. anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Perché torni l'attività al porto serve subito lo scavo dei canali»
Calascibetta (Comitato) invece parlano di bonifica bellica per un zona dove non ci sono mai stati bombardamenti

L'orologio del municipio è fermo da tre mesi
Lancette fisse sulle 10.10

Ladri e vandali in azione sulle auto parcheggiate

Sfalsi e asfaltature disagi per il traffico

Conclusi gli interventi per rendere più sicuri i lamploni del Corso

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

cavallino

Nuovo terminal di Ricevitoria Progetto da 22 milioni di euro

Francesco Macaluso/ cavallino Approvato con i voti della sola maggioranza, lista "Patto", il progetto del nuovo terminal di Ricevitoria e della nuova remiera della Canottieri Treporti. Astenute le liste di opposizione che aderiscono a "Ct per Tutti". Il Comune e la società Marina Fiorita srl con questo accordo pubblico privato mettono fine a una decina di contenziosi e potranno così costruire entro il 2025 il terminal di Ricevitoria realizzando un grandioso progetto di industria turistica destagionalizzata del valore di circa 22 milioni di euro. Il riordino del terminal, comprensivo di complesso residenziale e polo turistico, richiederà 5 anni di lavori a partire dal 2021, producendo effetti su 11 ettari, di cui 4 già destinati a parking e darsena. Marina Fiorita gestirà al terminal di Treporti un rimessaggio con **porto** a secco, una foresteria, uno yacht club multiservizio e 95 garage. «È una grande soddisfazione», commenta l' ad di Marina Fiorita, Stefano Costantini, «che arriva con due decenni di ritardo ma infonde importante speranza in un momento molto difficile. A pieno regime, le strutture del nuovo terminal, che comprenderanno anche una struttura ricettiva, un ristorante, uno yacht club e dei punti vendita, daranno lavoro annuale a circa 60 persone senza contare le imprese edili che lo realizzeranno secondo le più moderne tecniche paesaggistiche». Saranno realizzati 160 posti auto di proprietà pubblica convenzionati per 20 anni più 150 di proprietà di Marina Fiorita. Contemplati anche 25 posteggi destinati alla sosta veloce e 10 per gli autobus. Il prossimo step sono i progetti esecutivi a cui seguirà l' avvio dei lavori in sei stralci. «Abbiamo proposto un accordo diverso rispetto al passato», spiega l' assessore Nicolò D' Este, «con un beneficio pubblico maggiore di 390 mila euro rispetto alla precedente approvazione garantendo un primo step della Remiera al grezzo avanzato. Anche il beneficio pubblico è rilevante per circa 600 mila euro, e abbasserà ai residenti il costo degli abbonamenti del parking del 46. 67% per 20 anni». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Venezia

Porti di Venezia e Chioggia: comitato di gestione per fare il punto sull' emergenza

Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale si è riunito ieri in video-conferenza per fare il punto con tutti i membri sulle misure intraprese dall' Ente per il contenimento del rischio di contagio da coronavirus nel corso dell' emergenza sanitaria, dopo che ieri era stato riunito l' Organismo di Partenariato. L' Autorità si è trovata, prima tra le varie authorities che compongono il sistema portuale italiano, a far fronte all' emergenza, essendo stata immediatamente inserita nella zona rossa, già dai primi giorni di marzo. Le linee guida ideate a Venezia per la gestione della crisi sono divenute così un' utile traccia su cui impostare le direttive nazionali in materia di lavoro portuale successivamente adottate. AdSP ha fatto il possibile in queste settimane per venire incontro ai residenti veneziani, siglando con VTP e con il Comune di Venezia un accordo per consentire il libero utilizzo di un parcheggio in area Marittima per la durata del lockdown. Inoltre, l' Ente è stato tra i primi a utilizzare appieno gli strumenti normativi disponibili per offrire sostegno economico ai terminalisti e ai concessionari, tramite la sospensione dei canoni, e ai lavoratori, grazie alla previsione di



strumenti di sostegno a favore delle cooperative di lavoro portuale di Venezia e Chioggia. Tali interventi stanno consentendo di attenuare almeno in parte le ricadute economiche della crisi, immediatamente misurabili in una flessione dei traffici e delle ore lavorate e in un aumento dei costi per le aziende sul fronte dell' adeguamento delle procedure, della ridefinizione delle aree di lavoro e dell' acquisto dei dispositivi di sicurezza individuali per dipendenti e fornitori. **ELENCO DELLE PRINCIPALI ATTIVITA' RELATIVE ALLA GESTIONE DELL' EMERGENZA COVID**
 05/03/2020 - Indicazioni per i dipendenti volte a ridurre le trasferte e la mobilità, predisponendo formule di smart working e introducendo l' obbligo di appuntamento per gli incontri con persone esterne all' Ente. 12/03/2020 - emanazione delle nuove linee guida di condotta per i lavoratori dei porti di Venezia e di Chioggia. Le misure si suddividono in tre procedure: Linee guida terminal portuali, Linee guida trasportatori in porto e Linee guida banchina - nave. 16/03/2020 - Sottoscritto Accordo tra Autorità di Sistema Portuale, VTP e Comune di Venezia per il parcheggio n. 5 della Stazione Marittima gratuito fino al 25 marzo, poi prorogato fino a fine emergenza. 30/03/2020 - Circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall' art. 92 co. 2 del D.L 18/2020. 09/04/2020 - 3.000 mascherine donate ai porti di Venezia e di Chioggia dalla società cinese CCCC. 14/04/2020 - Definizione delle linee guida e di comportamento per la prevenzione e contrasto diffusione COVID-19 e relativi comportamenti. 08/05/2020 - Aggiornamento delle linee guida e di comportamento per la prevenzione e contrasto diffusione COVID-19 e relativi comportamenti. 08/05/2020 - Avvio della procedura per la concessione al Comune di Venezia della terrazza park situata tra la rampa del Tronchetto e la rampa Sant' Andrea. 08/05/2020 - Sostegno lavoratori art. 17 ricorrendo all' articolo 15bis della legge portuale. Di seguito la lista delle riunioni organizzate da AdSP con i membri della Comunità Portuale: - 06 marzo Convocazione RSA - 09 marzo videoconferenza con Spedizionieri e Trasportatori COVID - 09 marzo Prefettura Emergenza Covid-19 - 19 marzo Organizzazione attività - 19 marzo Incontro con RSA - 16 aprile videoconferenza terminal per art. 17 - 20 aprile videoconferenza comunicazione del Presidente alle associazioni/agenti - 27 aprile **Assoporti** più Sottosegretario Margiotta - 07 maggio Fase 2 e gestione del rientro in servizio in sede del personale - Tutte le riunioni con i membri di



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Esposto del Comitato Porto Elettrico, lettera al ministro del sindaco Chiesto lo spostamento della nave. La società: 'Emissioni al minimo'^a

Puzza di zolfo e polveri, la città ora si mobilita contro la sosta forzata di Costa Luminosa

Silvia Campese / SAVONA Odore di zolfo in via Paleocapa, e polveri depositate sui davanzali, soprattutto in zona Valloria e Villetta. Tutto dipende dai venti e dal clima della giornata. La preoccupazione dei savonesi per la permanenza di Costa Luminosa in **porto**, a motori accesi 24 ore su 24, cresce con il passare dei giorni. Ancor più a fronte della sempre più probabile sosta forzata della nave sino a dicembre, per il blocco delle crociere. Così, se i cittadini si rivolgono al Comune per avere rassicurazioni sugli effetti dei fumi che escono dai camini del colosso del mare sull'aria e sull'ambiente, il Comitato **Porto** Elettrico procede con la sua battaglia. Dopo un esposto presentato alla Procura, il presidente Angelo Ezio Zoia invita l'amministrazione comunale e la compagnia di navigazione a trasferire l'attracco quanto meno in zone retrostanti, agli Alti Fondali, in attesa che si ragioni sull'elettificazione delle banchine.» Una situazione complicata che va avanti da 52 giorni: da quando, lo scorso 20 marzo, Luminosa era approdata in **porto**. Da quel momento, però, a fronte dell'epidemia, la nave non si È più mossa mantenendo, pur a personale ridotto, i motori accesi all'80 per cento.

Sul tema È stata coinvolta Arpal che, in una lettera di fine aprile, inviata a vari soggetti coinvolti, in risposta alle valutazioni del possibile rischio ambientale, fa riferimento agli esiti del suo studio più recente. Parlando di "diverso impatto delle emissioni sui recettori (centraline Arpal) che si trovano in posizione elevata, ad esempio Villetta e di Vallo ria, dove risultano concentrazioni attorno a 100 µg/m³, mentre quelli a quota più bassa le concentrazioni non superano i 20 µg/m³». Il Comitato **Porto** Elettrico ha fatto un conto indicativo. 'Lo scorso anno o dice Zoia Costa ha effettuato 160 accosti, per un totale di circa 1.600 ore di motori accesi. Abbiamo, oggi, superato già le 1.200 ore di motori accesi. Se la nave resterà sino al 31 dicembre arriveremo alle 6.880 ore, l'equivalente di 4 anni e 4 mesi in condizione ordinaria». Un tema su cui È intervenuto anche il sindaco Ilaria Caprioglio che ha sollecitato, invano, una risposta dall'Autorità Portuale rispetto ai rischi e che, ora, si È rivolta direttamente al Ministero delle infrastrutture. 'Gli inquinanti nell'aria, oltre agli effetti delle singole sostanze, creano un cocktail che non solo È cancerogeno, ma che ha ricadute su molteplici patologie tra cui cardiovascolari e respiratorie o dice Valerio Gennaro, epidemiologo dell'associazione Medici per l'ambiente Isde- » giusto che le amministrazioni comunali prendano i dovuti provvedimenti nei confronti di questi colossi del mare». 'La decisione di ormeggiare Luminosa al **Porto** di Savona o precisa Costa- è stata concordata con tutte le autorità locali e nazionali preposte. Grazie all'utilizzo dei soli servizi essenziali, in quanto al momento È presente solo un numero molto ridotto di membri dell'equipaggio, il consumo di carburante e le conseguenti emissioni sono ridotti al minimo. In aggiunta Costa Luminosa segue i più stringenti protocolli in termini di emissioni, compreso il recente "Genoa Blue Agreementw promosso dalle Capitanerie di **Porto** di Genova e Savona, ed È dotata delle più moderne tecnologie di abbattimento delle emissioni».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Sulla nave da due mesi, aiuto psicologico ai cento marittimi a bordo

Assistenza psicologica al centinaio di marittimi rimasti a bordo di Luminosa e fermi, in porto, da più di 50 giorni. Una delle attività che ha coinvolto l' équipe di medici della Croce Rossa di Savona. Nell' ambito delle iniziative a carattere volontario che la pubblica assistenza ha messo in atto con l' emergenza Covid, c' È anche l' assistenza psicologica rivolta ai soggetti colpiti, più o meno direttamente, dal virus. Tanti, secondo la Cri, i contatti e le richieste di sostegno da parte dei marittimi di Luminosa, isolati da giorni sulla nave, lontani dalle famiglie e senza la possibilità di scendere in città, come avveniva in altri momenti dell' anno. 'La nostra équipe - dicono dalla Croce Rossa- composta da volontari che parlano più lingue, È stata in grado di accogliere le problematiche e prestare un servizio telefonico ai marittimi che stanno affrontando un moneto di grande difficoltà. La disponibilità È stata massima e continuerà ad esserlo se la permanenza si prolungherà'. S. C.



FORMAZIONE DEL PERSONALE

Dall' Authority 270 mila euro per i portuali

Arrivano 270 mila euro alla Compagnia dei lavoratori portuali di Savona. Serviranno per pagare gli stipendi di aprile. Dopo la riunione di ieri, dal Comitato di gestione è giunto il parere favorevole per l' erogazione da parte dell' **Autorità** di **Sistema** di un contributo per le Compagnie dei lavoratori portuali, Culmv e Culp, rispettivamente di Genova e Savona. Sulla scorta di quanto indicato dall' ex articolo 17 comma 15 bis della legge 84/94, a valere sulla formazione dei lavoratori e sul ricollocamento dei soci inabili, dopo le verifiche della **Autorità** portuale, acquisito il parere favorevole della commissione consultiva, il board ha dato il via libera al conferimento alle due Compagnie di una somma complessiva pari a un milione e 570 mila euro. Il nulla osta, visto l' attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore portuale, comparto che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie, come avvenuto anche per il viadotto della Torino-Savona, consentirà alle Compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine. «Nonostante le molte difficoltà sostenute nell' ultimo biennio, abbiamo continuato a lavorare e proseguito nel fare formazione al nostro personale - spiega Alberto Panigo, presidente del consiglio di amministrazione della Culp "Pippo Rebagliati" di Savona - . In questi mesi abbiamo offerto un servizio in continuità, senza fermarci mai, fornendo al personale mascherine, guanti e sanificando mezzi e locali. È stato uno sforzo anche reperire il materiale sanitario. I fondi che ci sono pervenuti, sostanzialmente, li aspettavamo. La conferma del finanziamento è sicuramente una buona notizia. Tra il crollo del ponte autostradale di Genova e la mareggiata del novembre di due anni fa, siamo stati a lungo sotto pressione. Il prossimo passo sarà la chiusura del Bilancio». Attualmente la Compagnia unica dei lavoratori portuali conta 165 soci, oltre agli amministrativi e agli interinali per un totale complessivo di oltre duecento unità. M.PI. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



SAVONA: interventi per rimediare all' erosione delle mareggiate

Manca sabbia, mezzi al lavoro da Nattarella alle Fornaci

Comune e Bagni marini sistemano l' arenile per affrontare la stagione

MICHELE COSTANTINI

Michele Costantini Savona Come la tela di Penelope, la spiaggia delle Fornaci si svuota e si riempie di sabbia ogni anno. Anche questa volta i camion che percorrono la battigia, caricano la sabbia da una parte per scaricarla dall' altra. Avviene così ad ogni inizio di stagione balneare. Questa volta l' enorme escavatore che con la benna preleva la sabbia, si trova sulla spiaggia di Nattarella, all' altezza del supermercato Mercatò. Da qui, una volta caricati i «Dumper», i grossi camion, gli autisti percorrono un tratto di oltre un chilometro per scaricare la sabbia davanti agli stabilimenti balneari delle Fornaci, cominciando dai Bagnarci, quello più lontano. «L' intervento in corso - spiega l' assessore ai Lavori pubblici Piero Santi - avviene in stretta collaborazione con l' associazione dei Bagni marini. La sabbia viene prelevata dove le correnti marine l' hanno accumulata e trasportata nei tratti della costa erosi dalle mareggiate. Il progetto è stato realizzato dall' architetto Paolo Gaggero e i lavori affidati all' impresa Fratelli Guatti srl. Il costo totale dell' intervento è di 32.500 euro». E prosegue l' assessore: «Gli stabilimenti interessati al ripascimento sono quelli più compromessi con gravità decrescente, dai Bagnarci, Barbadoro, Marinella, Torino, Nettuno, Olimpia, Colombo, Cavour a occidente, e il tratto dei Bagni Stella Marina, Acquario e spiaggia libera antistante a occidente». Sono ormai più di 10 anni che la spiaggia delle Fornaci è sottoposta a importanti lavori di difesa e ripascimento, anche su iniziativa della stessa **Autorità Portuale**. Tra il 2010 e il 2011 erano stati realizzati tre setti sommersi in massi soffici e versati oltre 30 mila metri cubi di materiale di ripascimento. Purtroppo, proprio nella parte più a levante il materiale di ripascimento non ha garantito una stabilità duratura ed è stato asportato dalle mareggiate sempre più frequenti. Così come non è bastata ad evitare l' erosione la barriera creata con i massi soffici. Nel 2019 è stata effettuata un' azione di trasferimento, per complessivi 2.000 mc. Quest' anno al termine dell' operazione in corso sarà trasferito un quantitativo di sabbia pari a 1750 mc. suddiviso i 875 mc. a ponente e 875 mc. a levante. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Vado Ligure, ricorso al Tar contro l'aggiudicazione della diga foranea

Redazione

Vado Ligure, ricorso al Tar contro l'aggiudicazione della diga foranea 13 Maggio 2020 - Redazione Savona Immane ricorso contro un'opera portuale. Questa volta tocca al nuovo porto di Vado Ligure. Qui, per realizzare la diga foranea a protezione dell'infrastruttura, l'Autorità di sistema portuale aveva assegnato l'appalto da 77 milioni e 890mila euro (base d'asta) all'associazione temporanea di imprese formata da Fincosit (che ha costruito la piattaforma container) e Fincantieri. Ma la procedura è stata impugnata dalla Sales, seconda classificata, con un ricorso al Tar della Liguria. Lo racconta il *Secolo XIX* oggi in edicola.

The screenshot shows a news article on the shipmag.it website. At the top, there is a dark banner with the word 'Informativa' and a small disclaimer. Below this, the article title 'Vado Ligure, ricorso al Tar contro l'aggiudicazione della diga foranea' is displayed in a large, bold font. Underneath the title, the date '13 MAGGIO 2020' and the location 'Liguria' are visible. The main image is an aerial view of the Vado Ligure port area, showing the blue water, the land, and the infrastructure. To the left of the main text, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email. To the right, there is a 'Iscriviti alla newsletter' (Subscribe to newsletter) section with a brief description and a green 'Iscriviti' (Subscribe) button. At the bottom, there is a section for 'Articoli correlati' (Related articles) with two small thumbnail images.

Fase 2: porto Genova pronto al sostegno dei salari Culmv

Se di Rilancio ritardasse l' Adsp procederà con altre risorse

(ANSA) - GENOVA, 13 MAG - L' integrazione al reddito dei portuali delle compagnie Culmv di Genova e Culp di Savona, ridotto al minimo dal crollo delle giornate lavorate ad aprile e maggio in tempi di Coronavirus, è in dirittura d' arrivo. Nell' ultima versione del decreto Rilancio è confermato che le **Autorità di sistema portuale** potranno riconoscere alle compagnie 2 milioni di euro nel 2020 e 2021 fino ad un massimo di 60 euro a lavoratore per ogni giornata di mancato avviamento (compresa una quota per la gestione) e comunque la riunione di oggi a Genova fra Filt-Cgil, Fit-Cisl e **Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale**, ha sancito l' impegno dell' ente, se l' approvazione ritardasse, a intervenire subito con altre risorse già appostate. Servono ancora alcuni passaggi e l' integrazione dell' indennità di mancato avviamento dei portuali dovrà essere approvata dal board dell' **Autorità**, ma tutto si dovrebbe chiudere entro venerdì. Significa che i portuali della Compagnia Unica, che ha perso il 45% delle chiamate, avranno l' integrazione del salario nella busta paga del 20 maggio. La richiesta di trovare una forma di sostegno al reddito era partita dai sindacati: avevano chiesto che la fase di difficoltà attraversata dal porto e dai traffici non si scaricasse tutta sui lavoratori portuali, che non hanno la cassa integrazione ma solo l' Indennità di mancato avviamento (Ima) che copre la disponibilità data quando la chiamata non arriva, ma è sufficiente solo se sono poche le giornate non lavorate. (ANSA).



Porto, sostegno alla Compagnia Unica

Vertice in authority, trovato l'accordo

L'integrazione al reddito dei portuali delle compagnie Culmv di Genova e Culp di Savona, ridotto al minimo dal crollo delle giornate lavorate ad aprile e maggio in tempi di Coronavirus, è in dirittura d'arrivo. Nell'ultima versione del decreto Rilancio è confermato che le Autorità di sistema portuale potranno riconoscere alle compagnie 2 milioni di euro nel 2020 e 2021 fino ad un massimo di 60 euro a lavoratore per ogni giornata di mancato avviamento (compresa una quota per la gestione) e comunque la riunione a Genova fra Filt-Cgil, Fit-Cisl e Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale guidata dal presidente Paolo Signorini, ha sancito l'impegno dell'ente, se l'approvazione ritardasse, a intervenire subito con altre risorse già appostate. Servono ancora alcuni passaggi e l'integrazione dell'indennità di mancato avviamento dei portuali dovrà essere approvata dal board dell'Autorità, ma tutto si dovrebbe chiudere entro venerdì. Significa che i portuali della Compagnia Unica, che ha perso il 45% delle chiamate, avranno l'integrazione del salario nella busta paga del 20 maggio. La richiesta di trovare una forma di sostegno al reddito era partita dai sindacati: avevano chiesto che la fase di difficoltà attraversata dal porto e dai traffici non si scaricasse tutta sui lavoratori portuali, che non hanno la cassa integrazione ma solo l'Indennità di mancato avviamento (Ima) che copre la disponibilità data quando la chiamata non arriva, ma è sufficiente solo se sono poche le giornate non lavorate.



Fase 2, il porto di Genova pronto al sostegno dei salari Culmv

GENOVA - L' integrazione al reddito dei portuali delle compagnie Culmv di Genova e Culp di Savona, ridotto al minimo dal crollo delle giornate lavorate ad aprile e maggio in tempi di Coronavirus, è in dirittura d' arrivo. Nell' ultima versione del decreto Rilancio è confermato che le **Autorità di sistema portuale** potranno riconoscere alle compagnie 2 milioni di euro nel 2020 e 2021 fino ad un massimo di 60 euro a lavoratore per ogni giornata di mancato avviamento (compresa una quota per la gestione) e comunque la riunione a Genova fra Filt-Cgil, Fit-Cisl e **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure Occidentale, ha sancito l' impegno dell' ente, se l' approvazione ritardasse, a intervenire subito con altre risorse già appostate. Servono ancora alcuni passaggi e l' integrazione dell' indennità di mancato avviamento dei portuali dovrà essere approvata dal board dell' **Autorità**, ma tutto si dovrebbe chiudere entro venerdì. Significa che i portuali della Compagnia Unica, che ha perso il 45% delle chiamate, avranno l' integrazione del salario nella busta paga del 20 maggio. La richiesta di trovare una forma di sostegno al reddito era partita dai sindacati: avevano chiesto che la fase di difficoltà attraversata dal porto e dai traffici non si scaricasse tutta sui lavoratori portuali, che non hanno la cassa integrazione ma solo l' Indennità di mancato avviamento (Ima) che copre la disponibilità data quando la chiamata non arriva, ma è sufficiente solo se sono poche le giornate non lavorate. Approfondimenti Culmv, piano di risanamento entro marzo Nave con i migranti, i camalli mettono lo striscione sulla Lanterna: "Benvenuti" Darsena di Genova, Signorini: "Accordo prima del Nautico". Ok a Culmv e Bettolo Porto di Genova, anche i camalli al lavoro sulle banchine nonostante il coronavirus La Culmv ha gi perso il 40% delle chiamate, il Console: "Noi restiamo al lavoro" Video Coronavirus, Roisetto (Culmv): "Camalli pronti a sbarcare i bagagli da nave Pacifica" Coronavirus, la Culmv ha gi perso il 40%. Il Console: "Con l' ultima stretta perdite ancora pi gravi" Coronavirus, sbarco passeggeri Costa Deliziosa: presenti i lavoratori della Culmv Fase 2, lit e aeroporto di Genova insieme per il controllo delle distanze Commenti.

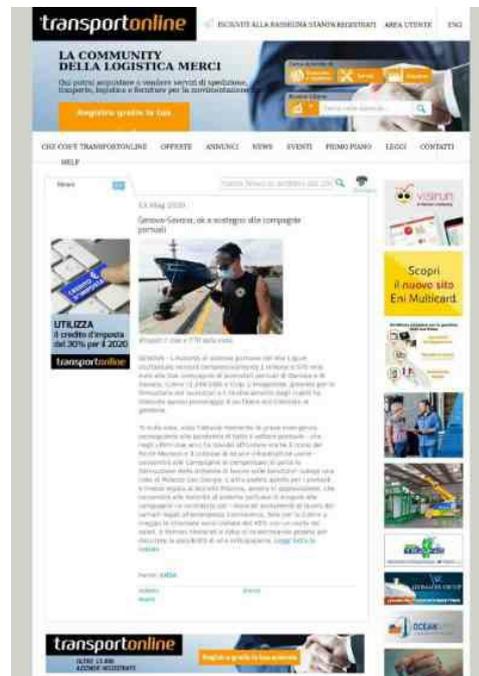


Transportonline

Genova, Voltri

Genova-Savona, ok a sostegno alle compagnie portuali

GENOVA - L'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale verserà complessivamente 1 milione e 570 mila euro alle due compagnie di lavoratori portuali di Genova e di Savona, Culmv (1.248.000) e Culp. L'erogazione, prevista per la formazione dei lavoratori e il ricollocamento degli inabili ha ottenuto questo pomeriggio il via libera dal Comitato di gestione. "Il nulla osta, visto l'attuale momento di grave emergenza conseguente alla pandemia di tutto il settore portuale - che negli ultimi due anni ha dovuto affrontare anche il crollo del Ponte Morandi e il collasso di alcune infrastrutture viarie - consentirà alle Compagnie di compensare in parte la diminuzione della richiesta di lavoro sulle banchine" spiega una nota di Palazzo San Giorgio. L'altra partita aperta per i portuali è invece legata al decreto Rilancio, ancora in approvazione, che consentirà alle Autorità di sistema portuale di erogare alle compagnie un contributo per i mancati avviamenti al lavoro dei camalli legati all'emergenza Coronavirus. Solo per la Culmv a maggio le chiamate sono crollate del 45% con un crollo dei salari, e domani sindacati e Adsp si incontreranno proprio per discutere la possibilità di una anticipazione.



Ports of Genoa: più container spediti su rotaia

Vado Gateway, operativo dal 12 Febbraio, ha registrato un + 40%

Redazione

GENOVA Nel primo trimestre 2020, i container spediti su rotaia da e verso i Ports of Genoa hanno registrato un incremento dell'1,9% rispetto allo stesso periodo 2019. Il forte calo del commercio mondiale dovuto alla pandemia, porta anche nuovi modelli di supply chain. Le compagnie di navigazione riducono l'offerta di servizi sulle principali rotte, di conseguenza i container si accumulano nei porti, gli esportatori iniziano a sperimentare la mancanza di vuoti e gli spedizionieri sono costretti a rimodellare le supply chain. Secondo l'International Transport Forum, a seguito del Covid-19, a Febbraio 2020 il traffico di contenitori a livello globale ha subito una riduzione dell'8,6%. Un calo che purtroppo nei prossimi mesi potrebbe anche aumentare. Da qui, come detto, la risposta dei vettori che ha portato alla cancellazione del 30% della capacità nelle relazioni commerciali tra Estremo Oriente ed Europa e fino al 20% della capacità nei servizio Trans-Pacifico. Ma, come precisa l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, nonostante la tendenza al ribasso del traffico oceanico, i collegamenti intermodali tra Ports of Genoa e il loro entroterra stanno ottenendo buoni risultati, facendo sperare in un aumento della quota di trasporto merci su ferro, una volta superata la crisi. Come detto, nel primo trimestre 2020, i container spediti su rotaia da e verso i Ports of Genoa hanno registrato un incremento dell'1,9% rispetto allo stesso periodo 2019, anche se la tendenza è in calo. Infatti, nei primi due mesi dell'anno, i volumi di traffico ferroviario erano considerevolmente aumentati sia nel Genova (10%) che a Savona, dove il nuovo Vado Gateway di Apm Terminals, operativo dal 12 Febbraio ha registrato un incremento di oltre il 40% del trasporto ferroviario, ben oltre l'obiettivo dichiarato dalla società. Nel mese di Marzo, tuttavia, oltre alla riduzione dei volumi dell'entroterra dovuta alla crisi del Covid-19, il trasporto dal bacino portuale di Genova è stato influenzato dai lavori in corso per la costruzione di nuovi ponti autostradali che hanno causato la chiusura temporanea del tratto ferroviario sottostante. Nel primo trimestre, ben 78.188 teu sono stati trasportati in treno (il 13,5% del traffico totale). Nonostante la generale riduzione della domanda di trasporto, è cresciuto il servizio ferroviario aumentando la frequenza, così che il numero di treni è cresciuto del 7,6%.



Mega nave accosta al terminal Spinelli

La più grande mai entrata nel canale di Sampierdarena

Redazione

GENOVA Si è concluso con successo l'accosto sperimentale al ponte Etiopia del terminal Spinelli, nel porto di Genova, della portacontainer liberiana Agios Minas che, con una lunghezza di 300 metri, una larghezza di 40 e un tonnellaggio lordo di 73.000 tonnellate è in assoluto la nave di dimensioni maggiori mai entrata nel canale di Sampierdarena. L'unicità della manovra, studiata a fondo dai Piloti del porto di Genova con l'utilizzo di un simulatore di manovra e preparata nei minimi dettagli, si può intuire considerando che la lunghezza dell'unità supera del 50% la larghezza del canale in cui viene effettuata e che, quindi, per ovvie ragioni deve avvenire sempre in abbrivio controllato senza arrestare mai il moto. A compiere la manovra di accosto al terminal Spinelli, il capo pilota Fabricatore Irace, i colleghi Marino e Scotto di Covella. A bordo anche gli ufficiali della Capitaneria di porto C.C. Berardi, S.T.V. Florio e il Nostromo del porto Castigliengo. Considerando poi il momento particolare che stiamo vivendo, il tutto acquisisce un valore aggiunto ed infonde speranza per una futura ripresa.



Danni e rammarico in porto

Incursione furtiva alla Stella Maris Ladro in fuga per le telecamere

Fallisce il tentativo di furto alla sede dei volontari che si occupano dell' assistenza ai marittimi

Il tentativo di furto è di quelli che feriscono la comunità portuale e in particolare chi, sull' onda del volontariato, ha a cuore il welfare della gente di mare. Nel mirino è finita infatti la sede della Stella Maris attigua alla chiesetta in prossimità del molo Garibaldi, fresca di ristrutturazione col concorso determinante del Comando generale delle Capitaneria di porto. La porta di ingresso è stata oggetto di scasso. Ma il ladro non sono andate oltre, rinunciando a schiantare il lucchetto di sicurezza. Forse si è accorto all' ultimo momento che l' obiettivo di una telecamera del porto puntava dritto sull' area teatro dell' incursione. Di sicuro le registrazioni sono sulla via di acquisizione alle indagini svolte dalla Polizia di Frontiera che ha raccolto la denuncia di padre Gianluigi Ameglio, il cappellano della Stella Maris (e padre guardiano del convento francescano di Gaggiola), alla guida della squadra di volontari che storicamente si occupa dell' assistenza ai marittimi. Chi può essere il bandito? Difficile pensare ad un portuale, là dove tutti coloro che lavorano nello scalo sanno dell' esistenza delle telecamere. Un marittimo in transito? Se così fosse avrebbe violato anche il divieto di sbarco che sussiste a motivo dell' emergenza Covid. Qualsiasi sia il (mancato) ladro, oltre ad infliggere danni, ha colpito al cuore all' organizzazione benefica che, nell' ultimo anno, ha rilanciato il suo impegno teso all' accoglienza dei marittimi, al loro sostegno spirituale e all' orientamento alla città. Un percorso bloccato dalla pandemia ma avviato con nuovo slancio anche su impulso del comandante della Capitaneria Giovanni Stella che, alla presidenza del comitato per il welfare della gente di mare sta lavorando anche alla definizione di convenzioni con il tessuto commerciale spezzino per riconoscere sconti speciali ai marittimi. Corrado Ricci.



Incursione furtiva alla Stella Maris Ladro in fuga per le telecamere

Fallisce il tentativo di furto alla sede dei volontari che si occupano dell' assistenza ai marittimi. Chi può essere il bandito? Difficile pensare ad un portuale, là dove tutti coloro che lavorano nello scalo sanno dell' esistenza delle telecamere. Un marittimo in transito? Se così fosse avrebbe violato anche il divieto di sbarco che sussiste a motivo dell' emergenza Covid. Qualsiasi sia il (mancato) ladro, oltre ad infliggere danni, ha colpito al cuore all' organizzazione benefica che, nell' ultimo anno, ha rilanciato il suo impegno teso all' accoglienza dei marittimi, al loro sostegno spirituale e all' orientamento alla città. Un percorso bloccato dalla pandemia ma avviato con nuovo slancio anche su impulso del comandante della Capitaneria Giovanni Stella che, alla presidenza del comitato per il welfare della gente di mare sta lavorando anche alla definizione di convenzioni con il tessuto commerciale spezzino per riconoscere sconti speciali ai marittimi. Corrado Ricci.

Il business del metano non conosce la crisi

Inalterati i traffici che fanno perno su Panigaglia e alimentano l'indotto dei servizi nautici del porto che soffrono del calo dei container

PANIGAGLIA Non c'è crisi da Covid per il business del Gnl (gas naturale liquefatto) che passa dal Golfo della Spezia e fa perno sul terminal nella baia di Panigaglia. Nel panorama attualmente sconfortante e dei traffici portuali, che stanno subendo un calo generalizzato dei contenitori movimentati nei porti liguri - tra il 25 e il 30 per cento alla Spezia - il traffico delle navi metaniere fa facendo numeri record per quantitativi sbarcati e navi operate. Non è, si sa, un traffico nuovo: il terminal è infatti operativo degli anni 60 del Novecento e che da un paio d'anni sta vivendo una stagione particolarmente dinamica. Al riguardo l'agenzia marittima «Dario Perioli Spa», attraverso la partecipata Cnan nel suo ruolo di rappresentante della compagnia di navigazione algerina Hyproc che gestisce la flotta della metaniere, rende noti alcuni numeri significativi del 2019. Lo fa attraverso il dottor Andrea Fontana membro del Cda: «Le navi movimentate sono state 57 con un ritmo di 6 unità al mese (tenuto

anche conto che il terminal è stato fermo più di un mese per i lavori di manutenzione); nel primo quadrimestre di quest'anno, da gennaio ad aprile, la media è rimasta la medesima; il che vuol dire che la struttura che assicura energia al Paese è impegnata quasi al massimo della sua capacità e le navi». Si tratta peraltro sempre delle stesse unità che si alternano tra i porti di Arzew (Algeria) e il golfo della Spezia con una frequenza da servizio di linea ogni 4-5 giorni. «E' un traffico importante questo anche considerando solo per se stesso perché - sottolinea Andrea Fontana - contribuisce a fare del porto della Spezia un polo strategico per l'approvvigionamento energetico nazionale di una materia prima alla quale sempre più si fa riferimento come combustibile fossile che è molto meno inquinante rispetto al petrolio e al carbone». Non è poi trascurabile il contributo in termini di fatturato diretto. «Sessanta navi all'anno generano - spiega Fontana - 2,4 milioni di euro per i servizi e le forniture rese alle stesse. Si tratta di un fatturato che contribuisce a mantenere in equilibrio il sistema dei costi e il livello delle prestazioni dei servizi tecnici nautici del porto della Spezia, costituiti da piloti, rimorchiatori, ormeggiatori; con il suo apporto è infatti possibile, in tempi di calo di altri traffici come sono quelli contingenti, mantenere servizi e tariffe competitive e quindi fornire un elemento di attrazione in più per le navi di fronte a vari opzioni di scalo». Significativo anche l'apporto alla fiscalità dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale. I quantitativi sbarcati di Gnl - 21.000 tonnellate per nave - generano in termini di tasse "portuali" versate all'ente con cabina di regina in via del molo circa un 1 milione di euro, al quale va aggiunto il canone pagato per la concessione demaniale». Perchè proprio ora puntualizzare questo dati, al di là del fatto che sono in controtendenza con l'aumento dei traffici frenati dal coronavirus? Perchè sullo sfondo ci sono ai progetti al vaglio: e ciò la possibile prospettiva di poter distribuire il gnl non solo attraverso la rete dei metanodotti (come accade ora attraverso il polo strategico di Panigaglia) anche via mare per poter rifornire le navi, con la conservazione del terminal a 'distributore', anche nella prospettiva di rifornimenti alle stazioni di carburante per auto nelle autostrade, previo servizio-navetta, da Panigaglia ai moli del porto della Spezia, nuovo elemento di incremento del traffico nel golfo che sta impensierendo gli ambientalisti



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

ma che, sul piano delle verifiche in materia di sicurezza, non ha incontrato finora eccezioni.

Citta della Spezia

La Spezia

L'approvvigionamento del Gnl non conosce la crisi da coronavirus

Il terminal metanifero di Panigaglia continua a fare numeri record.

Golfo dei Poeti - Nel panorama attualmente sconcertante dei traffici portuali, che stanno subendo un calo generalizzato dei contenitori movimentati nei porti liguri tra il 25 e il 30%, alla Spezia esiste un traffico in controtendenza. Si tratta del traffico delle navi metaniere al terminal di Panigaglia che sta facendo numeri record per quantitativi sbarcati e navi operate. Non è, si sa, un traffico nuovo, il terminal è infatti operativo degli anni 60 e che da un paio d'anni sta vivendo una stagione particolarmente significativa. Basti pensare che nel 2019, i dati sono della Dario Perioli Spa che opera a Pagnigaglia attraverso la partecipata CNAN, le navi operate sono state 57 con una media di sei navi al mese (tenuto anche conto che il terminal è stato fermo più di un mese per i lavori di manutenzione) e nel primo quadrimestre di quest'anno, da gennaio ad aprile, la media è rimasta la medesima; il che vuol dire che la struttura che assicura energia al Paese è impegnata quasi al massimo della sua capacità e le navi, peraltro sempre le stesse, si alternano tra i porti di Arzew -Algeria e La Spezia con una frequenza da servizio di linea ogni 4-5 giorni. "E' un traffico importante questo anche per se stesso perché - sottolinea Andrea Fontana per la Dario Perioli /CNAN, - contribuisce a fare del porto della Spezia un polo strategico, addirittura unico fino a poco tempo fa, per l'approvvigionamento energetico nazionale di una materia prima alla quale sempre più si fa riferimento come combustibile fossile che è molto meno inquinante rispetto al petrolio e al carbone. Non è neppure trascurabile il contributo in termini di fatturato diretto - prosegue Fontana -: 60 navi all'anno generano 2,4 milioni di euro per i servizi e le forniture rese alle navi. Si tratta di un fatturato che contribuisce a mantenere in equilibrio il sistema dei costi e il livello delle prestazioni dei servizi tecnici nautici: con il suo apporto è infatti possibile, in tempi di calo di altri traffici come sono quelli contingenti, mantenere servizi e tariffe competitive". Significativo l'apporto alla fiscalità dell'Autorità di Sistema. I quantitativi sbarcati di Gpl -21.000 tonnellate per nave - generano in termini di tasse "portuali" versate alla Autorità di Sistema circa un 1 milione di euro, al quale va aggiunto il canone pagato per la concessione demaniale. Esiste infine, come noto, la possibile prospettiva di poter distribuire il gnl non solo attraverso la rete dei metanodotti ma anche via mare per poter rifornire le navi. Mercoledì 13 maggio 2020 alle 11:08:39 Redazione.



La Spezia, il Terminal Panigaglia fa il pieno con il traffico GNL. Fontana: 'Strategici per porto e Authority'

Redazione

La Spezia - Il Covid-19 non incide sul traffico di Gnl del Terminal spezzino di Panigaglia. A rendere noto i risultati in controtendenza è la società Dario Perioli/CNAN . Nel 2019, le navi operate sono state 57 con un ritmo di 6 navi al mese (tenuto anche conto che il terminal è stato fermo più di un mese per i lavori di manutenzione) e nel primo quadrimestre di quest'anno, da gennaio ad aprile, la media è rimasta la stessa. A conferma che la struttura, nonostante le restrizioni imposte per effetto del Coronavirus, è sempre stata impegnata quasi al massimo della sua capacità e le navi, peraltro sempre le stesse, si sono alternate tra i porti di Arzew-Algeria e La Spezia con una frequenza da servizio di linea ogni 4-5 giorni. 'E' un traffico importante sottolinea Andrea Fontana, membro del Cda della Dario Perioli/CNAN perché contribuisce a fare del porto della Spezia un polo strategico (addirittura unico fino a poco tempo fa) per l'approvvigionamento energetico nazionale di una materia prima alla quale sempre più si fa riferimento come combustibile fossile che è molto meno inquinante rispetto al petrolio e al carbone'. Fontana aggiunge: 'Non è neppure trascurabile il contributo in termini di fatturato diretto: 60 navi all'anno generano 2,4 milioni di euro per i servizi e le forniture rese alle navi. Si tratta di un fatturato che contribuisce a mantenere in equilibrio il sistema dei costi e il livello delle prestazioni dei servizi tecnici nautici: con il suo apporto è infatti possibile, in tempi di calo di altri traffici come sono quelli contingenti, mantenere servizi e tariffe competitive'. Significativo l'apporto anche alla fiscalità dell'Autorità di Sistema. I quantitativi sbarcati di Gpl 21.000 tonnellate per nave generano in termini di tasse 'portuali' versate alla **AdSP** circa un 1 milione di euro, al quale va aggiunto il canone pagato per la concessione demaniale . 'Esiste infine la possibile prospettiva di poter distribuire il GNL non solo attraverso la rete dei metanodotti ma anche via mare per poter rifornire le navi', conclude Fontana.



La Spezia, il Terminal Panigaglia fa il pieno con il traffico GNL. Fontana: "Strategici per porto e Authority"

13 MAGGIO 2020 - Redazione



La Spezia - Il Covid-19 non incide sul traffico di Gnl del Terminal spezzino di Panigaglia. A rendere noto i risultati in controtendenza è la società **Dario Perioli/CNAN**. Nel 2019, le navi operate sono state 57 con un ritmo di 6 navi al mese (tenuto anche conto che il terminal è stato fermo più di un mese per i lavori di manutenzione) e nel primo quadrimestre di quest'anno, da gennaio ad aprile, la media è rimasta la stessa. A conferma che la struttura, nonostante le restrizioni imposte per effetto del Coronavirus, è sempre stata impegnata quasi al massimo della sua capacità e le navi, peraltro sempre le stesse, si sono alternate tra i porti di Arzew-Algeria e La Spezia con una frequenza da servizio di linea ogni 4-5 giorni. 'E' un traffico importante sottolinea Andrea Fontana, membro del Cda della Dario Perioli/CNAN perché contribuisce a fare del porto della Spezia un polo strategico (addirittura unico fino a poco tempo fa) per l'approvvigionamento energetico nazionale di una materia prima alla quale sempre più si fa riferimento come combustibile fossile che è molto meno inquinante rispetto al petrolio e al carbone'. Fontana aggiunge: 'Non è neppure trascurabile il contributo in termini di fatturato diretto: 60 navi all'anno generano 2,4 milioni di euro per i servizi e le forniture rese alle navi. Si tratta di un fatturato che contribuisce a mantenere in equilibrio il sistema dei costi e il livello delle prestazioni dei servizi tecnici nautici: con il suo apporto è infatti possibile, in tempi di calo di altri traffici come sono quelli contingenti, mantenere servizi e tariffe competitive'. Significativo l'apporto anche alla fiscalità dell'Autorità di Sistema. I quantitativi sbarcati di Gpl 21.000 tonnellate per nave generano in termini di tasse 'portuali' versate alla **AdSP** circa un 1 milione di euro, al quale va aggiunto il canone pagato per la concessione demaniale . 'Esiste infine la possibile prospettiva di poter distribuire il GNL non solo attraverso la rete dei metanodotti ma anche via mare per poter rifornire le navi', conclude Fontana.

Iscriviti alla newsletter

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

Tcr: due trasformatori heavy lift imbarcati in 3 ore

Ravenna si conferma 'porto speciale per prodotti speciali'

Redazione

RAVENNA L'imbarco di due trasformatori heavy lift dal peso di oltre 90 tonnellate, concluso in appena tre ore, confermano ancora una volta il Terminal Container Ravenna, gateway adriatico del gruppo Contship Italia, quale porto speciale per prodotti speciali', offrendo ai propri clienti servizi a valore aggiunto altamente professionali. Le operazioni di imbarco dei due trasformatori heavy lift si sono svolte nei giorni scorsi, dopo che un cliente di Tcr aveva attivato prontamente il team di terminal nello studio e nella preparazione tecnica delle complesse fasi di movimentazione. Gli impianti sono stati posizionati su un letto di 4 flat a bordo della nave Harrison, impegnata nel servizio della compagnia di navigazione ZIM Integrated Shipping Services che in cinque giorni collega il Terminal Container Ravenna con il porto di Ashdod, in Israele, tramite il servizio Adriatic Express Service (Adx). Le operazioni si sono svolte in tempi estremamente rapidi: il personale di Tcr si è occupato del sollevamento, dell'imbarco e del rizzaggio dei trasformatori nella stiva in sole tre ore. La nave ha così potuto lasciare gli ormeggi di Tcr per continuare il suo viaggio verso il porto di Izmir, in Turchia.

Il project cargo e i break bulk sono da sempre una delle prerogative offerte dal Tcr. Oltre alle quattro gru ship-to-shore di ultima generazione, il terminal è dotato di gru mobili con ampia capacità di sollevamento (oltre 200 tonnellate), grazie al rilevante parco mezzi di proprietà della società Sapir, importante terminal multi purpose nonché azionista di Tcr. La disponibilità di ampi spazi, strutture e attrezzature adeguate, a cui si aggiunge il grande impegno e la forte competenza del team Tcr, rende il Terminal Container Ravenna una piattaforma logistica multifunzionale, dove è possibile eseguire operazioni speciali' nei tempi richiesti dai caricatori e nel pieno rispetto delle normative di sicurezza.



TCR: trasformatori heavy lift imbarcati in sole 3 ore

Il carico destinato in Israele attraverso l'Adriatic Express Service

13 Maggio 2020 - Ravenna - Terminal Container Ravenna, il gateway adriatico del gruppo Contship Italia, si conferma ancora una volta il 'hub speciale per prodotti speciali', offrendo ai propri clienti servizi a valore aggiunto altamente professionali. Infatti, si è conclusa pochi giorni fa, con il supporto dei lavoratori della Compagnia Portuale, la fase di imbarco di 2 trasformatori heavy lift dal peso di oltre 90 tonnellate. La richiesta dal cliente ha attivato prontamente il team di TCR nello studio e nella preparazione tecnica delle fasi di movimentazione. Gli impianti sono stati posizionati su un letto di 4 flat a bordo della nave Harrison, impegnata nel servizio della Compagnia di Navigazione Zim Line che in 5 giorni collega il Terminal Container Ravenna e il porto di Ashdod, in Israele, tramite il servizio Adriatic Express Service (ADX). Le operazioni si sono svolte in tempi estremamente rapidi: il team TCR si è occupato del sollevamento, dell'imbarco e del rizzaggio dei trasformatori nella stiva in sole tre ore. La nave ha così potuto lasciare gli ormeggi di TCR per continuare il suo viaggio verso il porto di Izmir, in Turchia. Il project cargo e i break bulk sono da sempre una delle prerogative offerte dal TCR. Oltre alle quattro gru ship-to-shore di ultima generazione, il terminal può avvalersi di gru mobili con ampia capacità di sollevamento (oltre 200 tonnellate), grazie al rilevante parco mezzi di proprietà della società Sapir, importante terminal multi purpose nonché azionista di TCR. La disponibilità di ampi spazi, strutture e attrezzature adeguate, a cui si aggiunge il grande impegno e la forte competenza del team TCR, rende il Terminal Container Ravenna una piattaforma logistica multifunzionale, dove è possibile eseguire operazioni speciali nei tempi richiesti dal Cliente e nel pieno rispetto delle normative di sicurezza.



Al Terminal Container Ravenna doppio imbarco heavy lift su una nave di Zim

Terminal Container Ravenna, il gateway adriatico del gruppo Contship Italia, è appena stato protagonista dell'imbarco di due trasformatori del peso di oltre 90 tonnellate. Secondo quanto reso noto dallo stesso terminalista controllato dalla ravennate Sapir, gli impianti sono stati posizionati su un letto di quattro flat rack a bordo della nave Harrison, impiegata dalla compagnia di navigazione Zim Line nel servizio Adriatic Express Service (Adx). Il team di Tcr si è occupato del sollevamento, dell'imbarco e del rizzaggio dei trasformatori in stiva in sole tre ore consentendo così alla nave di ripartire nel più breve tempo possibile verso il porto di Izmir, in Turchia. Il project cargo e i break bulk sono da sempre una delle prerogative offerte dal Tcr spiega il terminal di Contship. Oltre alle quattro gru ship-to-shore di ultima generazione, il terminal può avvalersi di gru mobili con ampia capacità di sollevamento (oltre 200 tonnellate), grazie al rilevante parco mezzi di proprietà della società Sapir, importante terminal multipurpose nonché azionista di Tcr.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are social media icons and a navigation menu with categories like 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CAMBIO', 'RIFERIMENTI', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. The main headline reads 'Al Terminal Container Ravenna doppio imbarco heavy lift su una nave di Zim'. Below the headline is a large image showing two large industrial transformers being loaded onto a ship's deck. To the right of the main image are smaller thumbnail images, including one of a port and another with the text 'DINAMICA GLOBAL MFD'. Below the main image, there is a short text snippet: 'Terminal Container Ravenna, il gateway adriatico del gruppo Contship Italia, è appena stato protagonista dell'imbarco di due trasformatori del peso di oltre 90 tonnellate. Secondo quanto reso noto dallo stesso terminalista controllato dalla ravennate Sapir: gli impianti sono stati posizionati su un letto di quattro'.

Lista per Ravenna lancia l' allarme sul Porto: "C" è il rischio che il Covid faccia fuggire gli armatori"

Molto negativi i dati del primo trimestre 2020

Lancia un allarme il responsabile **Porto** e Ambiente di Lista per Ravenna, Maurizio Marendon, che in una nota sottolinea: "Il Covid19 ha influito anche sul traffico portuale, in particolare sui container, che nel primo trimestre hanno subito una flessione del 7,9% passando dai 52.159 teu del 2019 ai 48.064 del 2020. Il presidente dell' ente portuale ha parlato di 'una perdita significativa di traffici, più contenuta nel primo trimestre, mentre nel secondo trimestre andremo sicuramente verso una perdita con numeri a doppia cifra'. Il Sole-24 Ore, pubblicando i dati della movimentazione generale delle merci in taluni dei principali porti italiani, ha però riferito come nel primo trimestre 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019, si sia registrato a Ravenna un crollo del 30,4%, che è stato invece del 10,5% a Venezia, del 5,4% a Genova/Savona e dell' 11% a Piombino. Trattandosi solo dei primi effetti del Covid-19, dilatati laddove si scontano problemi irrisolti di accesso, navigazione e logistica, suonano dunque campanelli d' allarme per la portualità ravennate, poco attrezzata a sostenere la violenta contrazione degli scambi commerciali tra l' Italia e il resto del mondo, scatenata dalla pandemia. La Confederazione

Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA) la stima in 150 miliardi circa, pari a -18%". "Una simile sofferenza - prosegue Marendon -, quasi un' emergenza virale, richiede interventi mirati che siano in grado di convogliare su Ravenna risorse, incentivi e sostegni tali che le aziende legate con cordone ombelicale al **porto**, già provate da una crisi ormai cronica, non abbiano a patire il tracollo finale. Il danno economico stimato per i primi due mesi di lockdown in Italia si aggira sui 57 miliardi di euro, con flessione del Prodotto Interno Lordo (PIL) stimata almeno nel 7%. Tutto ciò fa preoccupare enormemente, come fanno preoccupare le dichiarazioni del presidente del Terminal Container Ravenna, secondo cui: '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", nonché quelle del vicesindaco e assessore al **Porto**: "-30% dei traffici, in questo difficile contesto è un dato di buon auspicio'. Si potrà dirlo solo fino a quando gli armatori non riterranno antieconomico fare scalo a Ravenna per imbarcare o sbarcare quantitativi esigui di merci, soprattutto preoccupanti per quanto significa, in termini di valore, il traffico dei container. Nonostante il 70% del PIL prodotto nel comune di Ravenna riguardi attività legate a filo diretto con il **porto**, non abbiamo fino ad ora sentito di interventi del Governo o della Regione per andare ad arginare questa crisi, che supererà di gran lunga l' ultima del 2009, producendo disoccupazione e scompensi economico-sociali. Si parla di belle cose future (hub portuale, escavo dei fondali, impianto di dragaggio, raddoppio della rete ferroviaria, ecc.), che non saranno operative prima del 2025. Niente che serva alle imprese per essere attrezzate a sopravvivere oggi. Occorrono certamente sostegni finanziari, ma non parliamo tanto di sussidi, quanto di interventi mirati al contenimento dei costi, capaci di rendere il nostro scalo appetibile, facendolo tornare ai primi posti della graduatoria nazionale. Abbiamo necessità di fondi regionali che aiutino il **porto** dell' Emilia-Romagna a stringere accordi favorevoli per ridurre i costi del trasporto, sia su gomma che su rete ferroviaria. Dobbiamo rendere convenienti le tariffe portuali, affinché tornino a Ravenna le merci che attualmente prendono la via del Tirreno. Dobbiamo abbattere gli handicap che avvantaggiano la concorrenza dei porti



vicini. Per ripartire, serve un approccio energetico ed immediato. Meglio togliersi gli occhiali rosa e guardare in faccia la cruda realtà, prima che sia troppo tardi".



Marendon (LpRa): campanelli d' allarme sul porto, rischio che il Covid faccia fuggire gli armatori

'Il Covid-19 ha influito anche sul traffico portuale, in particolare sui container, che nel primo trimestre hanno subito una flessione del 7,9% passando dai 52.159 teu del 2019 ai 48.064 del 2020. Il presidente dell' ente portuale ha parlato di 'una perdita significativa di traffici, più contenuta nel primo trimestre, mentre nel secondo trimestre andremo sicuramente verso una perdita con numeri a doppia cifra'. Il Sole-24 Ore, pubblicando i dati della movimentazione generale delle merci in taluni dei principali porti italiani, ha però riferito come nel primo trimestre 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019, si sia registrato a Ravenna un crollo del 30,4%, che è stato invece del 10,5% a Venezia, del 5,4% a Genova/Savona e dell' 11% a Piombino. Trattandosi solo dei primi effetti del Covid-19, dilatati laddove si scontano problemi irrisolti di accesso, navigazione e logistica, suonano dunque campanelli d' allarme per la portualità ravennate, poco attrezzata a sostenere la violenta contrazione degli scambi commerciali tra l' Italia e il resto del mondo, scatenata dalla pandemia. La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA) la stima in 150 miliardi circa, pari a

-18%.' Così Maurizio Marendon responsabile **Porto** e Ambiente di Lista per Ravenna. 'Tutto ciò fa preoccupare enormemente, come fanno preoccupare le dichiarazioni del presidente del Terminal Container Ravenna, secondo cui: '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', nonché quelle del vicesindaco e assessore al **Porto**: '-30% dei traffici, in questo difficile contesto è un dato di buon auspicio'. - insiste Marendon - Si potrà dirlo solo fino a quando gli armatori non riterranno antieconomico fare scalo a Ravenna per imbarcare o sbarcare quantitativi esigui di merci, soprattutto preoccupanti per quanto significa, in termini di valore, il traffico dei container. Nonostante il 70% del PIL prodotto nel comune di Ravenna riguardi attività legate a filo diretto con il **porto**, non abbiamo fino ad ora sentito di interventi del Governo o della Regione per andare ad arginare questa crisi, che supererà di gran lunga l' ultima del 2009, producendo disoccupazione e scompensi economico-sociali. Si parla di belle cose future (hub portuale, escavo dei fondali, impianto di dragaggio, raddoppio della rete ferroviaria, ecc.), che non saranno operative prima del 2025. Niente che serva alle imprese per essere attrezzate a sopravvivere oggi.' 'Occorrono certamente sostegni finanziari, ma non parliamo tanto di sussidi, quanto di interventi mirati al contenimento dei costi, capaci di rendere il nostro scalo appetibile, facendolo tornare ai primi posti della graduatoria nazionale. Abbiamo necessità di fondi regionali che aiutino il **porto** dell' Emilia-Romagna a stringere accordi favorevoli per ridurre i costi del trasporto, sia su gomma che su rete ferroviaria. Dobbiamo rendere convenienti le tariffe portuali, affinché tornino a Ravenna le merci che attualmente prendono la via del Tirreno. Dobbiamo abbattere gli handicap che avvantaggiano la concorrenza dei porti vicini. Per ripartire, serve un approccio energico ed immediato. Meglio togliersi gli occhiali rosa e guardare in faccia la cruda realtà, prima che sia troppo tardi' conclude Marendon.



"Campanelli d' allarme sul Porto, nessuno pensa ad affrontare l' emergenza"

"Il Covid19 ha influito anche sul traffico portuale, in particolare sui container, che nel primo trimestre hanno subito una flessione del 7,9% passando dai 52.159 teu del 2019 ai 48.064 del 2020. Il presidente dell' ente portuale ha parlato di ' una perdita significativa di traffici, più contenuta nel primo trimestre, mentre nel secondo trimestre andremo sicuramente verso una perdita con numeri a doppia cifra'. Il Sole-24 Ore, pubblicando i dati della movimentazione generale delle merci in taluni dei principali porti italiani, ha però riferito come nel primo trimestre 2020 , rispetto allo stesso periodo del 2019, si sia registrato a Ravenna un crollo del 30,4% , che è stato invece del 10,5% a Venezia, del 5,4% a Genova/Savona e dell' 11% a Piombino" afferma Maurizio Marendon, responsabile **Porto** e Ambiente di Lista per Ravenna. "Trattandosi solo dei primi effetti del Covid-19, dilatati laddove si scontano problemi irrisolti di accesso, navigazione e logistica, suonano dunque campanelli d' allarme per la portualità ravennate, poco attrezzata a sostenere la violenta contrazione degli scambi commerciali tra l' Italia e il resto del mondo, scatenata dalla pandemia. La Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (CONFETRA) la stima in 150 miliardi circa, pari a -18%. Una simile sofferenza, quasi un' emergenza virale, richiede interventi mirati che siano in grado di convogliare su Ravenna risorse, incentivi e sostegni tali che le aziende legate con cordone ombelicale al **porto**, già provate da una crisi ormai cronica, non abbiano a patire il tracollo finale. Il danno economico stimato per i primi due mesi di lockdown in Italia si aggira sui 57 miliardi di euro, con flessione del Prodotto Interno Lordo (PIL) stimata almeno nel 7%" continua Maurizio Marendon. "Tutto ciò fa preoccupare enormemente, come fanno preoccupare le dichiarazioni del presidente del Terminal Container Ravenna, secondo cui: ' 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 ' , nonché quelle del vicesindaco e assessore al **Porto**: '-30% dei traffici, in questo difficile contesto è un dato di buon auspicio' afferma Marendon. "Si potrà dirlo solo fino a quando gli armatori non riterranno antieconomico fare scalo a Ravenna per imbarcare o sbarcare quantitativi esigui di merci, soprattutto preoccupanti per quanto significa, in termini di valore, il traffico dei container. Nonostante il 70% del PIL prodotto nel comune di Ravenna riguardi attività legate a filo diretto con il **porto**, non abbiamo fino ad ora sentito di interventi del Governo o della Regione per andare ad arginare questa crisi, che supererà di gran lunga l' ultima del 2009, producendo disoccupazione e scompensi economico-sociali. Si parla di belle cose future (hub portuale, escavo dei fondali, impianto di dragaggio, raddoppio della rete ferroviaria, ecc.), che non saranno operative prima del 2025. Niente che serva alle imprese per essere attrezzate a sopravvivere oggi" spiega Maurizio Marendon. "Occorrono certamente sostegni finanziari , ma non parliamo tanto di sussidi, quanto di interventi mirati al contenimento dei costi , capaci di rendere il nostro scalo appetibile, facendolo tornare ai primi posti della graduatoria nazionale. Abbiamo necessità di fondi regionali che aiutino il **porto** dell' Emilia-Romagna a stringere accordi favorevoli per ridurre i costi del trasporto , sia su gomma che su rete ferroviaria. Dobbiamo rendere convenienti le tariffe portuali , affinché tornino a Ravenna le merci che attualmente prendono la via del Tirreno. Dobbiamo abbattere gli handicap che avvantaggiano la concorrenza dei porti vicini. Per ripartire, serve un approccio energico ed immediato. Meglio togliersi gli occhiali rosa e guardare in faccia la cruda realtà, prima che sia troppo tardi" conclude Maurizio Marendon.





Cassa integrazione al Tdt di Livorno

La situazione viene continuamente monitorata da lavoratori e sindacato

Redazione

LIVORNO Cassa integrazione per i dipendenti del terminal darsena Toscana di Livorno. Giuseppe Gucciardo segretario della Filt Cgil in una breve intervista ha detto che i segnali sono tutt'altro che positivi e che la cassa naturalmente è stata applicata a causa del calo del traffico dovuto all'attuale emergenza. Monitoriamo la situazione settimana per settimana perché al momento non possiamo fare alcuna previsione di ritorno alla normalità. Si ascoltano più voci ma non ci sono certamente certezze. Sono 284 i dipendenti cassaintegrati che in un primo momento avevano usufruito di giorni di ferie. Ricordiamo che il terminal darsena Toscana è la struttura più importante dello scalo livornese.



Livorno, il Tdt mette 283 lavoratori in cassa. La lettera di un portuale: "I fondi non hanno investito"

Redazione

Livorno Sono passati tre anni da quando, nel febbraio del 2017, i due fondi di investimento Infravia e Infracapital si presentarono alla città come i nuovi proprietari del Terminal Darsena Toscana, promettendo 10/12 milioni di euro di investimenti. In questi tre anni di questi investimenti si è visto poco e niente, non solo per colpa dei padroni del vapore, ma anche per colpa di una politica talmente proiettata verso quell'eldorado chiamato Darsena Europa, da non rendersi conto che il porto attuale perdeva posizioni e arrancava in ambito nazionale. Infracapital e Infravia hanno scientemente trasformato il porto livornese, che era leader nelle rotte per il nord america, in un piccolo porto di transshipping, così, nel silenzio generale, persi dietro ai vari progetti delle Darsene Europa. E' la lettera denuncia di un portuale pubblicata dal sito Buongiorno Livorno e ripresa oggi anche dal quotidiano Il Tirreno. Il terminal del gruppo Gip che a Genova gestisce il Sech ed è stato al centro del tentativo ancora in corso della fusione con Psa, ha messo in cassa integrazione 283 portuali. Nella lettera c'è anche un duro attacco alla politica e alla gestione portuale, con riferimento all'Authority: talmente proiettata verso quell'eldorado chiamato Darsena Europa, da non rendersi conto che il porto attuale perdeva posizioni e arrancava in ambito nazionale.



Livorno, il Tdt mette 283 lavoratori in cassa. La lettera di un portuale: "I fondi non hanno investito"

13 MAGGIO 2020 - Notizie



Livorno - "Sono passati tre anni da quando, nel febbraio del 2017, i due fondi di investimento Infravia e Infracapital si presentarono alla città come i nuovi proprietari del Terminal Darsena Toscana, promettendo 10/12 milioni di euro di investimenti. In questi tre anni di questi investimenti si è visto poco e niente, non solo per colpa dei padroni del vapore, ma anche per colpa di una politica talmente proiettata verso quell'eldorado chiamato Darsena Europa, da non rendersi conto che il porto attuale perdeva posizioni e arrancava in ambito nazionale. Infracapital e Infravia hanno scientemente trasformato il porto livornese, che era leader nelle rotte per il nord america, in un piccolo porto di transshipping, così, nel silenzio generale, persi dietro ai vari progetti delle Darsene Europa". E' la lettera denuncia di un portuale pubblicata dal sito [Buongiorno Livorno](#) e ripresa oggi anche dal quotidiano [Il Tirreno](#).

Il terminal del terminal Cda che a Genova gestisce il Sech

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Rete 8

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Zona Economica Speciale Abruzzo: Marsilio scrive a Provenzano

Una sollecitazione all'attivazione delle ZES in Abruzzo da parte del Presidente in una lettera inviata al Ministro Provenzano.

LUCA POMPEI

Una sollecitazione all'attivazione delle ZES in Abruzzo da parte del Presidente in una lettera inviata al Ministro Provenzano. Attivato da tempo l'iter istituzionale funzionale all'istituzione della Zona Economica Speciale in Abruzzo, ad oggi, considerando anche l'emergenza sanitaria, dal Governo ancora nessuna indicazione circa l'applicazione. Da qui la decisione del Presidente della Regione Marco Marsilio d'invviare una lettera al Ministro Provenzano. Questo il contenuto della missiva. Già con la deliberazione n. 396 dell'8 luglio 2019, questa Giunta regionale si era impegnata a recepire le osservazioni pervenute dai competenti Ministeri, apportando le modifiche richieste al Piano Strategico di Sviluppo originariamente elaborato, trasmettendo una nuova proposta ai fini dell'ottenimento del Decreto Istitutivo ZES Abruzzo. Tuttavia, con ulteriore comunicazione del Dipartimento delle Politiche di Coesione, del 4 novembre 2019 sono state sollevate aggiuntive criticità, che, nonostante il puntuale riscontro fornito dalla Regione Abruzzo con nota 352310 del 16 dicembre 2019, hanno continuato ad essere oggetto di confronto anche durante la seduta della Cabina di Regia Interistituzionale ZES, tenutasi a Roma il 22 novembre 2019, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, alla Sua presenza. A questo punto l'Amministrazione regionale per imprimere una definitiva accelerazione all'iter istitutivo della ZES che ormai il territorio abruzzese attende da troppo tempo, ha provveduto alla costituzione di apposito gruppo di lavoro interdipartimentale incaricato di rivedere e integrare la precedente proposta istitutiva, approvata con la citata DGR 396/2019, riscontrando - direttamente nel Piano di Sviluppo Strategico e in maniera ancora più dettagliata -, le richieste pervenute dai competenti ministeri e recependo, in particolare, le indicazioni emerse nel corso della riunione tecnica tenutasi il 17 febbraio 2020 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Lo scorso 12 marzo 2020, infatti, con nota prot. n. RA/0074021/20, la Regione Abruzzo ha provveduto a trasmettere, ancora una volta, la proposta istitutiva della ZES Abruzzo - predisposta in attuazione dell'articolo 4 del Decreto Legge 20 giugno 2017 n. 91 e del D.P.C.M. del 25 gennaio 2018 n. 12, - in seguito all'elaborazione del nuovo Piano di Sviluppo Strategico approvato con la deliberazione di giunta regionale n. 128 del 4 marzo 2020. Il nuovo Piano di Sviluppo Strategico, trasmesso ormai quasi due mesi fa, unitamente alla richiesta di istituzione della Zona Economica Speciale abruzzese, illustra, tra l'altro, in maniera dettagliata, il ruolo del Porto di Ancona, anche in considerazione del Protocollo d'intesa tra la Regione Abruzzo e l'Autorità di Sistema portuale del mare adriatico centrale già siglato a dicembre 2019. A questo punto non è più possibile per la nostra Regione perdere anche un solo giorno in più, soprattutto in considerazione della fase emergenziale che l'intero paese si è trovato ad affrontare. Gli esperti della materia hanno al riguardo evidenziato che il post emergenza Covid-19 potrebbe condurre ad una crisi del circuito di scambi globale a vantaggio di una rinnovata centralità delle regioni del centro sud Italia e le Zone Economiche Speciali, in uno scenario profondamente mutato come quello che ci consegna il post epidemia, possono concretamente fungere, in maniera ancora più significativa, da strumenti di rilancio importanti per imprese e territori. Il Comitato scientifico dell'Osservatorio economico sulle ZES e le iniziative di sviluppo delle aree speciali, istituito con



l' accordo fra **Assoport** e Svimez, che ha di recente avviato i propri lavori, ha fatto un punto sullo stato attuale delle Zone Economiche Speciali sottolineando il contributo che possono dare insieme alle Zone logistiche speciali, per rafforzare il peso dell' economia del mare. Le Zone Economiche Speciali, definite un vero e proprio 'vaccino contro la crisi' ora più che mai possono fungere da strumento per favorire l' uscita dalla



Rete 8

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

crisi, resa ancora più grave dall' impatto del blocco produttivo. Per queste ragioni sono a chiedere un riscontro celere della proposta avanzata dalla Regione Abruzzo che merita ora, e non domani, l' istituzione della propria Zona Economica Speciale per poter dare al proprio territorio le risposte che merita al pari delle altre Regioni del Centro Sud che già da tempo hanno avuto la possibilità di usufruire di questo prezioso strumento.

Porto, schiaffo dal Governo

Nel decreto presentato ieri sera dal premier, nessun aiuto mirato per il porto di Civitavecchia. Caduti nel vuoto gli appelli della politica, anche se c'è chi ipotizza un aggiustamento in corsa

RILANCIO Il governo Conte ha decretato la morte del porto di Civitavecchia o per usare un termine meno fosco il fallimento. Sono le esatte parole usate due giorni fa rispettivamente dal consigliere regionale Gino De Paolis e dal capogruppo del Pd Marco Piendibene per descrivere la situazione dello scalo, se non fossero arrivati aiuti mirati nel decreto Rilancio. E questi aiuti, tanto invocati proprio nel corso del convegno Ripartiamo dal porto organizzato martedì scorso dal Pd locale, regionale e nazionale, non sono arrivati. Il decreto legge, illustrato ieri sera dal premier Giuseppe Conte, ha lasciato invariato il punto 202 relativo agli aiuti per i porti con sostegni generici per tutte le Adsp e la possibilità di azzerare canoni concessori per gli enti che ne hanno la possibilità economica (e non è, come sottolineato anche dal presidente Francesco Maria di Majo, il caso di Molo Vespucci). Nessun decreto Civitavecchia come chiesto dal Pincio, né una postilla per Civitavecchia e il suo porto. Che pure, dati alla mano, riconosciuti dalla politica in maniera bipartisan, è lo scalo che per la sua quasi totale monocultura croceristica ha pagato il prezzo più alto del lockdown. Resta la possibilità, come ribadito dal sottosegretario del Mit Salvatore Margiotta, di «un aggiustamento in corsa» e che una azione politica congiunta e forte possa far inserire la clausola Civitavecchia in un emendamento successivo. Già ieri la consigliera regionale di Italia Viva, Marietta Tidei, aveva parlato di «provvedimento inefficace se non si destinano le risorse necessarie per dare un sostegno aggiuntivo al porto di Civitavecchia». Risorse specifiche che al momento non ci sono, con l' **Autorità di sistema portuale** lasciata sola col suo buco nel bilancio da 20 milioni, provocato dal lockdown. E adesso forse è il momento, come auspicato dal presidente della commissione Trasporto della Regione, Eugenio Patanè e dal responsabile Filt Cgil, Alessandro Borgioni che arrivino da Molo Vespucci «scelte coraggiose, come quella di utilizzare i fondi accantonati dall' Adsp per i contenziosi». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL FUTURO DELLA CITTÀ

PORTIAMO LA MOVIDA AL MOLO ANGIOINO

Raffaele Aragona

Con l' approssimarsi di una fase successiva a quella attuale e in attesa di ritornare a una normalità dimenticata, converrà incominciare a pensare a una sorta di cambiamento, a una svolta nei vari settori e nelle diverse attività produttive della città. Si diceva nei giorni scorsi su queste pagine che, proprio com' è accaduto nel passato dopo il verificarsi di gravi sciagure, anche in séguito a quella di questi mesi, si potrebbe sperare che ne derivi qualche positività; è allora utile gettare uno sguardo verso una modificazione del tessuto urbano e di quanto vi si svolge. Sono tante le questioni sulle quali ci sarà da discutere per intravedere nuovi possibili e migliori scenari. Una di queste riguarda il fenomeno della movida, un fenomeno non del tutto marginale ingigantitosi a dismisura in questi ultimi anni, investendo diversi luoghi e creando i disagi di vario genere a tutti ormai ben noti: il frastuono fino a notte inoltrata, lo smisurato affollamento antropico di zone della città decisamente residenziali, i frequenti episodi di violenza, l' incontrollato regno di parcheggiatori abusivi in alcune aree. I locali attrattori della movida cittadina si trovano per lo più in stradine strette e, in qualche caso, anche in importanti arterie di scorrimento. La soluzione da tempo immaginata è quella della delocalizzazione in altri spazi; uno di questi è l' angioino Molo San Vincenzo da poter rendere pubblico, dotandolo di attrezzature e servizi in modo da diventare attrattivo e costituire una concreta alternativa. Più volte e in varie sedi si è avuta occasione di discutere di tale opportunità; non sono poche, a dire il vero, le difficoltà per realizzarla. Una complicazione iniziale è data dall' esistenza di due dirette competenze. Continua a pag. 23.



Dalla prima di Cronaca

Nuovi spazi per la movida, l'ipotesi Molo Angioino

Raffaele Aragona

L' **Autorità portuale** per una parte e la Marina Militare per l'altra; è poi da tenere in conto Comune di Napoli e Soprintendenza. C'è da dire, però, che proprio nelle previsioni del Prp (Piano Regolatore **Portuale**) la funzione del Molo sarebbe quella a uso pubblico, almeno per una buona parte. Forse chissà, nell'attuale clima di auspicata semplificazione delle procedure, il progetto potrebbe raggiungere una conclusione in tempi ragionevoli. La proposta offre anche altri aspetti positivi: il ridisegno, almeno parziale, dello spazio del Molo e il recupero dei locali facenti parte dell'estesa costruzione che corre lateralmente alla banchina. Si verrebbe così a offrire ai cittadini il giusto godimento di un elemento eccezionale per forma, dimensioni e valore architettonico, con un'affascinante e insolita passeggiata in un sito spettacolare posto proprio al centro della città. Tutto ciò rappresenterebbe anche una concreta modalità di sopravvivenza per gli esercizi legati alla movida; già allo stato attuale, ad esempio, i prevedibili assembramenti potrebbero determinarne la prolungata chiusura. La localizzazione del Molo San Vincenzo favorirebbe anche gli avventori che non si sentirebbero in pericolo, con spazi decisamente più ampi, anche con tavoli esterni dove sostare in tranquillità, e con una maggiore facilità di controllo e protezione. Il progetto, oltre a valorizzare una zona dimenticata, metterebbe fine a tutto quanto impegna abitualmente e inutilmente forze ed energie: si eviterebbero le continue proteste dei residenti delle zone della movida e i reiterati appelli alle Forze dell'ordine, i blocchi di traffico, i non rari procedimenti civili e penali, se ne gioverebbe il sistema di raccolta rifiuti, sarebbe sanata la piaga dei parcheggiatori abusivi. Sarebbe, insomma, un'occasione per tutti. Nel frattempo, in tempi vicini, nulla potranno fare in termini concreti i gestori dei baretto per contrastare l'eventuale ritorno di affollamento che non consentirebbe l'osservanza del dovuto distanziamento fisico dinanzi ai locali, laddove, per altro, è anche vietata la consumazione diretta di quanto acquistato da asporto (cosa che, tra l'altro, complicata dall'obbligato uso delle mascherine). È quindi necessario, oggi più che mai, un impegno severo e costante delle Forze dell'Ordine atto a contrastare tutto quanto possa verificarsi: a tutela della salute degli avventori, di coloro che si trovino ad attraversare le strette stradine della movida, nonché dei residenti intenti a rientrare faticosamente e pericolosamente nelle proprie abitazioni. Il Comune, intanto, a parte l'ultima boutade dell'acquisto di monopattini elettrici per favorire gli spostamenti in città, ventila l'ipotesi di allargare gli spazi esterni in concessione a tali attività, per altro riducendo o addirittura annullando il canone Cosap per l'anno in corso (provvedimento già ragionevolmente contrastato dai dirigenti comunali per evitare il default); è vero che tali attività hanno subito danni dalla pandemia, ma tutto ciò andrebbe ancora una volta a svantaggio della generalità dei cittadini. I quali, invece, attendono che ci si ricordi anche di loro, che s'impedisca la vendita di bevande in vetro non soltanto dopo la mezzanotte (come recita l'attuale Ordinanza), che venga vietato far musica in orari nei quali è normalmente vietato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, 50 centesimi in più per far uscire i container

Conateco introduce il "rilascio interchange", per recuperare gli investimenti in sicurezza e digitalizzazione fatti negli ultimi anni e negli ultimi mesi. Presto il ripristino dell' uscita via Bausan

Con una comunicazione all' Autorità di sistema portuale, ad Assospena, al Consiglio compartimentale degli spedizionieri doganali, alla Fai-Confrtrasporto ed a Trasportounito, il terminal Conateco del **porto** di **Napoli** rincara di 50 centesimi le tariffe per i container pieni, in import ed export. L' addebito si chiama "rilascio interchange", sarà in vigore dal 18 maggio e serve, spiega Conateco, per recuperare i «rilevanti investimenti in sistemi informatici, mezzi meccanici, personale, materiali, dispositivi di protezione e potenziamento di servizi in outsourcing» realizzati dal terminal napoletano negli ultimi anni. Alcuni di questi interventi, spiega il terminalista - parte del gruppo Msc - sono determinati dalla congiuntura pandemica, ma altri «sono frutto di un percorso di continuo adeguamento dell' operatività», come la digitalizzazione dei processi, il rafforzamento della sicurezza del personale e delle merci, la velocizzazione delle consegne, dei tempi di attesa, e il miglioramento della viabilità. A proposito di fluidità del traffico, Conateco annuncia che il **porto** è vicino al ripristino e al miglioramento dell' uscita dei container dal **porto** - «autorità di controllo permettendo», sottolinea il terminalista - attraverso le aree adiacenti il Bausan, sottostanti il raccordo autostradale, rafforzando anche la vigilanza dell' area.



ECONOMIA NONOSTANTE IL "LOCKDOWN" AUTHORITY AL LAVORO

Infrastrutture e interventi Al porto contratti per oltre 3 milioni di euro

Tra marzo e aprile, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**), nonostante la crisi sanitaria e il lockdown, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l' operosità dei porti, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l' avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate, disponendo, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l' Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. L' **AdSP MAM** ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l' intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l' utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d' appalto. «Nonostante le difficoltà oggettive - dice il presidente dell' Authority, Ugo Patroni Griffi - non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. L' obiettivo è stato farci trovare prontissimi, al riavvio delle attività. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese». Sono 24 le opere appaltate, delle quali 8 per il porto di Brindisi, per la maggior parte finalizzate alla caratterizzazione dei fondali, propedeutica alla realizzazione dei nuovi accosti e banchine, e per alcuni servizi portuali, per un valore complessivo di 3.086.260 euro. Di seguito le opere e i relativi importi. Appalto integrato: progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di riqualificazione della stazione marittima lato mare, nonché dei prospetti e delle coperture degli uffici prospicienti piazza Vittorio Emanuele, 900.000 euro; affidamento in concessione del servizio di rifornimento idrico alle navi, 300.000 euro. Servizio per la pulizia di strade e piazzali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti, servizio giornaliero di pulizia degli immobili demaniali e degli uffici di brindisi dell' Autorità di Sistema portuale, 427.910 euro; servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell' area denominata Sant' Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare, 600.000 euro. Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant' Apollinare. Piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell' attualità degli esiti della caratterizzazione dei fondali già condotta, 250.000 euro; servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell' area denominata Sant' Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare 13.350 euro. Completamento della infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est, piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell' attualità degli esiti delle caratterizzazioni dei fondali già condotte, 440.000 euro; servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell' area all' imboccatura e commerciale del porto, 155.000 euro.



Quasi 15 milioni di euro per interventi di infrastrutturazione nei porti AdSP MAM

Nei mesi di marzo e di aprile, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l' operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l' avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l' Ente **portuale** sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lockdown, infatti, l' **AdSP MAM** ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l' intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l' utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d' appalto.

6 Bari & Provincia

[Bari] **Manutenzione delle spiagge cittadine**

Al via gli interventi sul waterfront di Fesca - San Girolamo e Torre Quetta

Il sindaco, Giuseppe De Gennaro, ha annunciato che gli interventi di manutenzione delle spiagge cittadine saranno avviati nei prossimi mesi. Le opere saranno realizzate in collaborazione con le ditte appaltatrici. Il primo cantiere sarà quello di Fesca, dove si lavorerà alla pulizia e alla manutenzione delle attrezzature. Seguiranno i lavori a San Girolamo e Torre Quetta. Le opere sono previste per il periodo estivo e avranno un costo complessivo di circa 15 milioni di euro.



Foto: M. De Gennaro - Contrasto

[Bari] **Orto Botanico, diventerà una sede di Protezione civile e dei Vigili del Fuoco**

L'Orto Botanico di Bari sarà trasformato in una sede di Protezione civile e dei Vigili del Fuoco. L'opera è stata approvata dal Comune di Bari e sarà finanziata con i fondi europei. L'edificio sarà costruito in stile moderno e sarà dotato di tutte le attrezzature necessarie per la protezione civile e i vigili del fuoco. L'opera sarà completata entro la fine dell'anno.



Foto: M. De Gennaro - Contrasto

[Bari] **Il Politecnico si dota di elettrodomestici wi-fi per display più veloci**

Il Politecnico di Bari si è dotato di elettrodomestici wi-fi per display più veloci. L'opera è stata approvata dal Comune di Bari e sarà finanziata con i fondi europei. L'opera sarà completata entro la fine dell'anno.



Foto: M. De Gennaro - Contrasto

Il Nautilus

Bari

Quasi 15 milioni di euro per interventi di infrastrutturazione nei porti AdSP MAM

L'emergenza Covid non ferma l'attività amministrativa dell'Ente portuale, firmati in remoto 12 contratti di appalto e subappalto Bari- Nei mesi di marzo e di aprile, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l'Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lock-down, infatti, l'AdSP MAM ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l'intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d'appalto. Nonostante le difficoltà oggettive- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi- non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività.'. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti, conclude Patroni Griffi- è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori. Sono 24 le opere appaltate: PORTO DI BARI APPALTO INTEGRATO: LAVORI DI REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO FOTOVOLTAICO A SERVIZIO DELLA STAZIONE MARITTIMA- 220.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI TORRI FARO SUI PIAZZALI RETROSTANTI LE BANCHINE OPERATIVE DELLA DARSENA DI LEVANTE - 1.200.000 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA CON ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE DI CONTROLLO PIF (posti d'ispezione frontalieri) E PED (punti di entrata designata) AL NUOVO REGOLAMENTO (UE) 2017/625- 200.000 SERVIZIO DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, NONCHÈ DIREZIONE LAVORI, INCLUSO IL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGI SULLA BANCHINA 10 DEL PORTO DI BARI- 6.400.000 PORTO DI BARI. LAVORI DI RIMODULAZIONE E NUOVA CONFIGURAZIONE DEI VARCHI CARRABILI E PEDONALI DELLA PORT FACILITY MOLO SAN VITO EXTRA SCHENGEN E ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ- 1.600.000 LAVORI DI RIFACIMENTO E RICONFIGURAZIONE DEI SERVIZI IGIENICI AL PIANO TERRA DELLA STAZIONE MARITTIMA S. VITO- 200.000 INTERVENTO URGENTE DI FORNITURA E POSA IN OPERA DELLA RETE IN FIBRA OTTICA PER L'ESTENSIONE DEI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ PORTUALE NELLA TRATTA VARCO PIZZOLI - VARCO DELLA VITTORIA- 164.079 PORTO DI BRINDISI APPALTO INTEGRATO: PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA LATO MARE, NONCHÈ DEI PROSPETTI E DELLE COPERTURE DEGLI UFFICI PROSPICIENTI PIAZZA VITTORIO EMANUELE II- 900.000 - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO ALLE NAVI- 300.000 -



PORTO DI BARI APPALTO INTEGRATO: LAVORI DI REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO FOTOVOLTAICO A SERVIZIO DELLA STAZIONE MARITTIMA- 220.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI TORRI FARO SUI PIAZZALI RETROSTANTI LE BANCHINE OPERATIVE DELLA DARSENA DI LEVANTE - 1.200.000 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA CON ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE DI CONTROLLO PIF (posti d'ispezione frontalieri) E PED (punti di entrata designata) AL NUOVO REGOLAMENTO (UE) 2017/625- 200.000 SERVIZIO DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, NONCHÈ DIREZIONE LAVORI, INCLUSO IL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGI SULLA BANCHINA 10 DEL PORTO DI BARI- 6.400.000 PORTO DI BARI. LAVORI DI RIMODULAZIONE E NUOVA CONFIGURAZIONE DEI VARCHI CARRABILI E PEDONALI DELLA PORT FACILITY MOLO SAN VITO EXTRA SCHENGEN E ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ- 1.600.000 LAVORI DI RIFACIMENTO E RICONFIGURAZIONE DEI SERVIZI IGIENICI AL PIANO TERRA DELLA STAZIONE MARITTIMA S. VITO- 200.000 INTERVENTO URGENTE DI FORNITURA E POSA IN OPERA DELLA RETE IN FIBRA OTTICA PER L'ESTENSIONE DEI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ PORTUALE NELLA TRATTA VARCO PIZZOLI - VARCO DELLA VITTORIA- 164.079 PORTO DI BRINDISI APPALTO INTEGRATO: PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA LATO MARE, NONCHÈ DEI PROSPETTI E DELLE COPERTURE DEGLI UFFICI PROSPICIENTI PIAZZA VITTORIO EMANUELE II- 900.000 - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO ALLE NAVI- 300.000 -

SERVIZIO PER LA PULIZIA DI STRADE E PIAZZALI, RITIRO E TRASPORTO A SMALTIMENTO DEI RIFIUTI, SERVIZIO GIORNALIERO DI PULIZIA DEGLI IMMOBILI DEMANIALI E DEGLI UFFICI DI BRINDISI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE- 427.910 SERVIZIO PER IL COMPLETAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELLE AREE PORTUALI A TERRA E PER LA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA DELL'AREA DENOMINATA SANT'APOLLINARE, COSTA MORENA E PUNTA DELLE TERRARE - 600.000 OPERE DI COMPLETAMENTO ACCOSTI PORTUALI NAVI TRAGHETTO E RO-RO SANT'APOLLINARE NEL PORTO DI BRINDISI. PIANO DI INDAGINE AI FINI DELLA



Il Nautilus

Bari

VERIFICA E SUCCESSIVA CONFERMA DELL'ATTUALITÀ DEGLI ESITI DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI GIÀ CONDOTTA 250.000 SERVIZIO PER IL COMPLETAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELLE AREE PORTUALI A TERRA E PER LA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA DELL'AREA DENOMINATA SANT'APOLLINARE, COSTA MORENA E PUNTA DELLE TERRARE 13.350 COMPLETAMENTO DELLA INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. PIANO DI INDAGINE AI FINI DELLA VERIFICA E SUCCESSIVA CONFERMA DELL'ATTUALITÀ DEGLI ESITI DELLE CARATTERIZZAZIONI DEI FONDALI GIÀ CONDOTTE- 440.000 SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI NELL'AREA ALL'IMBOCCATURA E COMMERCIALE DEL PORTO DI BRINDISI 155.000 PORTI DI MONOPOLI- BARLETTA E MANFREDONIA PORTO DI MONOPOLI. AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI E DEI RESIDUI DEL CARICO PRODOTTI DALLE NAVI- 120.000 SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI NELL'AREA ALL'IMBOCCATURA E COMMERCIALE DEL PORTO DI MONOPOLI 250.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI STRUTTURE LEGGERE PREFABBRICATE DESTINATE AD INFOPOINT A SERVIZIO DEI PASSEGGERI NEI PORTI DI MANFREDONIA, MONOPOLI E BARLETTA. 'PROGETTO INTERREG V-A EL-IT GREECE - ITALY 2014 - 2020 THEMIS'- 520.071 PORTI DI MANFREDONIA E BARLETTA ACCORDO QUADRO MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO PORTI. Il atto aggiuntivo ai Rep 56/2018 (il primo atto aggiuntivo è il Rep 216/19)- 68.000 Nei cinque porti del sistema, inoltre, sono previsti: SERVIZI DI COMUNICAZIONE E MARKETING TERRITORIALE DEL PROGETTO THEMIS FINANZIATO NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020- 139.533 ATTO AGGIUNTIVO AL CONTRATTO DI ACCORDO QUADRO PER LAVORI DI LAVORI DI MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DEGLI IMMOBILI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DEL SISTEMA - LOTTO 3 - MANFREDONIA E BARLETTA 453.000 LAVORI DI LAVORI DI MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DEGLI IMMOBILI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DEL SISTEMA - LOTTO 1 BARI 108.200

ADSP MAM: QUASI 15 MILIONI DI EURO PER INFRASTRUTTURAZIONE DEI PORTI, IL COVID NON FERMA L'ATTIVITÀ DELL'ENTE PORTUALE

MDF, 13 maggio 2020 Nei mesi di marzo e di aprile, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale , nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l'Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lock-down , infatti, l' **AdSP** MAM ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l'intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare

d'appalto. ' Nonostante le difficoltà oggettive - commenta il presidente dell'**AdSP** MAM Ugo Patroni Griffi - non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività.' ' Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti , - conclude Patroni Griffi- è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori . Sono 24 le opere appaltate: PORTO DI BARI APPALTO INTEGRATO: LAVORI DI REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO FOTOVOLTAICO A SERVIZIO DELLA STAZIONE MARITTIMA- 220.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI TORRI FARO SUI PIAZZALI RETROSTANTI LE BANCHINE OPERATIVE DELLA DARSENA DI LEVANTE - 1.200.000 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA CON ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE DI CONTROLLO PIF (posti d'ispezione frontalieri) E PED (punti di entrata designata) AL NUOVO REGOLAMENTO (UE) 2017/625- 200.000 SERVIZIO DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, NONCHÈ DIREZIONE LAVORI, INCLUSO IL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10 DEL PORTO DI BARI- 400.000 PORTO DI BARI. LAVORI DI RIMODULAZIONE E NUOVA CONFIGURAZIONE DEI VARCHI CARRABILI E PEDONALI DELLA PORT FACILITY MOLO SAN VITO EXTRA SCHENGEN E ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ- 1.600.000 LAVORI DI RIFACIMENTO E RICONFIGURAZIONE DEI SERVIZI IGIENICI AL PIANO TERRA DELLA STAZIONE MARITTIMA S. VITO- 200.000 INTERVENTO URGENTE DI FORNITURA E POSA IN OPERA DELLA RETE IN FIBRA OTTICA PER L'ESTENSIONE DEI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ PORTUALE NELLA TRATTA VARCO PIZZOLI - VARCO DELLA VITTORIA- 164.079 PORTO DI BRINDISI APPALTO INTEGRATO: PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA LATO MARE, NONCHÉ DEI PROSPETTI E DELLE COPERTURE DEGLI UFFICI PROSPICIENTI PIAZZA VITTORIO EMANUELE II- 900.000 - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO ALLE NAVI- 300.000 -



SERVIZIO PER LA PULIZIA DI STRADE E PIAZZALI, RITIRO E TRASPORTO A SMALTIMENTO DEI RIFIUTI, SERVIZIO GIORNALIERO DI PULIZIA DEGLI IMMOBILI DEMANIALI E DEGLI UFFICI DI BRINDISI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE- 427.910 SERVIZIO PER IL COMPLETAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELLE AREE PORTUALI A TERRA E PER LA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA DELL'AREA DENOMINATA SANT'APOLLINARE, COSTA MORENA E PUNTA DELLE TERRARE - 600.000 OPERE DI COMPLETAMENTO ACCOSTI PORTUALI NAVI TRAGHETTO E RO-RO SANT'APOLLINARE NEL PORTO DI BRINDISI. PIANO DI INDAGINE AI FINI DELLA VERIFICA E SUCCESSIVA CONFERMA DELL'ATTUALITÀ DEGLI ESITI DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI GIÀ CONDOTTA 250.000 SERVIZIO PER IL



Informatore Navale

Bari

COMPLETAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELLE AREE PORTUALI A TERRA E PER LA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA DELL'AREA DENOMINATA SANT'APOLLINARE, COSTA MORENA E PUNTA DELLE TERRARE - 13.350 COMPLETAMENTO DELLA INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. PIANO DI INDAGINE AI FINI DELLA VERIFICA E SUCCESSIVA CONFERMA DELL'ATTUALITÀ DEGLI ESITI DELLE CARATTERIZZAZIONI DEI FONDALI GIÀ CONDOTTE- 440.000 SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI NELL'AREA ALL'IMBOCCATURA E COMMERCIALE DEL PORTO DI BRINDISI 155.000 PORTI DI MONOPOLI- BARLETTA E MANFREDONIA PORTO DI MONOPOLI. AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI E DEI RESIDUI DEL CARICO PRODOTTI DALLE NAVI- 120.000 SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI NELL'AREA ALL'IMBOCCATURA E COMMERCIALE DEL PORTO DI MONOPOLI 250.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI STRUTTURE LEGGERE PREFABBRICATE DESTINATE AD INFOPOINT A SERVIZIO DEI PASSEGGERI NEI PORTI DI MANFREDONIA, MONOPOLI E BARLETTA. 'PROGETTO INTERREG V-A EL-IT GREECE - ITALY 2014 - 2020 THEMIS'- 520.071 PORTI DI MANFREDONIA E BARLETTA - ACCORDO QUADRO MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO PORTI. Il atto aggiuntivo ai Rep 56/2018 (il primo atto aggiuntivo è il Rep 216/19)- 68.000 Nei cinque porti del sistema, inoltre, sono previsti: SERVIZI DI COMUNICAZIONE E MARKETING TERRITORIALE DEL PROGETTO THEMIS FINANZIATO NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020- 139.533 ATTO AGGIUNTIVO AL CONTRATTO DI ACCORDO QUADRO PER LAVORI DI LAVORI DI MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DEGLI IMMOBILI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DEL SISTEMA - LOTTO 3 - MANFREDONIA E BARLETTA - 453.000 LAVORI DI LAVORI DI MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DEGLI IMMOBILI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DEL SISTEMA - LOTTO 1 - BARI - 108.200

Informazioni Marittime

Bari

Porti di Bari e Brindisi, firmati contratti per 15 milioni

Tra marzo e aprile appaltate 24 opere. Nuova stazione marittima a Bari, riqualificazione di quella di Brindisi e nuovi servizi ai passeggeri a Monopoli, Barletta e Manfredonia

15 milioni di investimenti in infrastrutture, per un totale di 12 contratti e 24 opere tra appalti e subappalti. Tra marzo e aprile l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli), nonostante la crisi sanitaria e il lockdown, non si è fermata e ha continuato a programmare l'operatività dei porti e gli snodi strategici della catena logistica. I contratti e tutte le intricate procedure documentali sono state eseguite in remoto, utilizzando piattaforme web e software, a seconda della fase di gara d'appalto. Alcune si sono concretizzate in lavori, altri cantieri invece sono in attesa di disposizioni governative per essere avviati. «Nonostante le difficoltà oggettive - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Ugo Patroni Griffi - non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti, è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività caratteristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori». Le opere principali, per il porto di Bari, sono una nuova stazione marittima, la riqualificazione di diversi varchi e l'installazione di torri faro. A Brindisi la riqualificazione della stazione marittima, un nuovo banchinamento nell'area petrolchimica e la caratterizzazione dei fondali. A Monopoli, Barletta e Manfredonia il rinnovo dei servizi ai passeggeri tramite un fondo europeo interregionale Grecia-Italia. Le 24 opere appaltate: Porto di Bari Impianto fotovoltaico per la stazione marittima: 220 mila euro; Torri faro sui piazzali retrostanti le banchine della darsena di Levante: 1,2 milioni; Manutenzione per adeguamento dei Posti d'Ispezione Frontalieri e punti di entrata designata al nuovo regolamento Ue 2017/625: 200 mila; Progettazione definitiva ed esecutiva, incluso il coordinamento per la sicurezza, per la costruzione di un terminal passeggeri sulla banchina 10: 6,4 milioni; Riconfigurazione dei varchi al molo San Vito (extra Shenghen) con relativo adeguamento viario: 1,6 milioni; Riconfigurazione dei servizi igienici al piano terra della stazione marittima San Vito: 200 mila; Installazione della rete in fibra ottica nella tratta varco Pizzoli-varco della Vittoria: 164 mila. Porto di Brindisi Riqualificazione della stazione marittima lato mare, più copertura degli uffici prospicienti piazza Vittorio Emanuele II: 900 mila euro; Affidamento in concessione del servizio di rifornimento idrico alle navi: 300 mila euro; Servizio per la pulizia di strade e piazzali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti, servizio giornaliero di pulizia degli immobili demaniali e degli uffici di Brindisi dell'autorità di sistema portuale: 428 mila euro; Servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell'area Sant'Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare: 600 mila euro; Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant'Apollinare. Indagine e verifica per la caratterizzazione dei fondali, già condotta: 250 mila euro; Servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell'area Sant'apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare: circa 13 mila euro; Banchinamento e colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est. Verifica e conferma delle caratterizzazioni dei fondali, già condotte: 440 mila euro; Servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell'area all'imboccatura e commerciale del porto: 155 mila euro.





Informazioni Marittime

Bari

euro; Servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell'area all'imboccatura e commerciale del porto di Monopoli: 250 mila euro; Prefabbricate infopoint a servizio dei passeggeri nei porti di Manfredonia, Monopoli e Barletta. "Progetto Interreg V-A EI-It Grecia-Italia 2014-2020 Themis": 520 mila euro; Porti di Manfredonia e Barletta: accordo quadro manutenzione e tenuta in esercizio porti: 68 mila euro. Altri interventi generali Servizi di comunicazione e marketing territoriale del progetto Themis finanziato nell'ambito del Programma interregionale Grecia-Italia 2014/2020: circa 139 mila euro euro; Atto aggiuntivo al contratto di accordo quadro per lavori di lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali dei porti del sistema lotto 3 Manfredonia e Barletta: 453 mila euro; Lavori di lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali dei porti del sistema lotto 1 Bari: circa 108 mila euro.

La AdSp Mam non ferma i lavori

Quasi 15 milioni di euro per interventi di infrastrutturazione nei porti del sistema

Redazione

BARI La **AdSp Mam** non ferma i lavori!. Nei mesi di Marzo e di Aprile, l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, non ostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l'Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lock-down, infatti, l'**AdSp Mam** ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l'intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l'utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d'appalto. Pur di fronte alle difficoltà oggettive commenta il presidente Ugo Patroni Griffi non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti, conclude Patroni Griffi- è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori. Le opere appaltate (24) riguardano il porto di Bari con impianto fotovoltaico nella stazione marittima, tirri faro sui piazzali della darsena di Levante, manutenzione delle strutture di controllo Pif, progetto terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto barese, rimodulazione varchi carrabili e pedonali molo San Vito, servizi igienici stazione marittima San Vito, posa fibra ottica nella tratta varco Pizzoli-varco della Vittoria. Nel porto di Brindisi lavori nella stazione marittima lato mare, concessione servizio di rifornimento idrico alle navi, servizio pulizia e smaltimento rifiuti negli uffici dell'Authority, servizi ambientali nell'area Sant' Apollinare, costa Morena e punta delle Terrare, opere di completamento accosti navi traghetti, accosti navi traghetto e ro-ro, completamento caratterizzazione ambientale Sant'Apollinare, costa Morena e punta delle Terrare, banchinamento colmata tra Petrolchimico e costa Morena est, fondali all'imboccatura e area commerciale del porto. Per Monopoli, raccolta e gestione rifiuti prodotti dalle navi, fondali del porto, realizzazione prefabbricati ad infopoint nei porti di Manfredonia, Monopoli e Barletta, e per Manfredonia e Barletta manutenzione e tenuta in esercizio porti. Nei cinque porti del sistema, inoltre, sono previsti: servizi di comunicazione e marketing del progetto Themis, accordo quadro per lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali.



Bari - Quasi 15 milioni di euro per interventi di infrastrutturazione nei porti AdSP MAM

13/05/2020 L' emergenza Covid non ferma l' attività amministrativa dell' Ente portuale, firmati in remoto 12 contratti di appalto e subappalto. Nei mesi di marzo e di aprile, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l' operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l' avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. Disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l' Ente portuale sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lock-down, infatti, l' AdSP MAM ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l' intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da



remoto, attraverso l' utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d' appalto. "Nonostante le difficoltà oggettive- commenta il presidente dell' AdSP MAM Ugo Patroni Griffi- non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l' obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività.. "Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti, - conclude Patroni Griffi- è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori. Sono 24 le opere appaltate: **PORTO DI BARI** APPALTO INTEGRATO: LAVORI DI REALIZZAZIONE DELL' IMPIANTO FOTOVOLTAICO A SERVIZIO DELLA STAZIONE MARITTIMA- 220.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI TORRI FARO SUI PIAZZALI RETROSTANTI LE BANCHINE OPERATIVE DELLA DARSENA DI LEVANTE 1.200.000 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA CON ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE DI CONTROLLO PIF (posti d' ispezione frontaliere) E PED (punti di entrata designata) AL NUOVO REGOLAMENTO (UE) 2017/625- 200.000 SERVIZIO DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA, NONCHÈ DIREZIONE LAVORI, INCLUSO IL COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI UN TERMINAL PASSEGGIERI SULLA BANCHINA 10 DEL **PORTO DI BARI**- 6.400.000 **PORTO DI BARI**. LAVORI DI RIMODULAZIONE E NUOVA CONFIGURAZIONE DEI VARCHI CARRABILI E PEDONALI DELLA PORT FACILITY MOLO SAN VITO EXTRA SCHENGEN E ADEGUAMENTO DELLA VIABILITÀ- 1.600.000 LAVORI DI RIFACIMENTO E RICONFIGURAZIONE DEI SERVIZI IGIENICI AL PIANO TERRA DELLA STAZIONE MARITTIMA S. VITO- 200.000 INTERVENTO URGENTE DI FORNITURA E POSA IN OPERA DELLA RETE IN FIBRA OTTICA PER L' ESTENSIONE DEI SERVIZI DI CONNETTIVITÀ PORTUALE NELLA TRATTA VARCO PIZZOLI VARCO DELLA VITTORIA- 164.079 **PORTO DI BRINDISI** APPALTO INTEGRATO: PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA LATO MARE, NONCHÉ DEI PROSPETTI E DELLE COPERTURE DEGLI EDIFICI PROSPICIENTI PIAZZA VITTORIO EMANUELE II- 90.000 - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RIFORNIMENTO IDRICO ALLE NAVI- 300.000 -

SERVIZIO PER LA PULIZIA DI STRADE E PIAZZALI, RITIRO E TRASPORTO A SMALTIMENTO DEI RIFIUTI, SERVIZIO GIORNALIERO DI PULIZIA DEGLI IMMOBILI DEMANIALI E DEGLI UFFICI DI BRINDISI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE- 427.910 SERVIZIO PER IL COMPLETAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELLE AREE PORTUALI A TERRA E PER LA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA DELL'AREA DENOMINATA SANTAPOLLINARE, COSTA MORENA E PUNTA DELLE TERRE 600.000 OPERE DI COMPLETAMENTO ACCOSTI PORTUALI NAVI TRAGHETTO E RO-RO SANT'APOLLINARE NEL PORTO DI BRINDISI. PIANO DI INDAGINE AI FINI DELLA VERIFICA E SUCCESSIVA



Puglia Live

Bari

CONFERMA DELL'ATTUALITÀ DEGLI ESITI DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI GIÀ CONDOTTA 250.000 SERVIZIO PER IL COMPLETAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE DELLE AREE PORTUALI A TERRA E PER LA CARATTERIZZAZIONE INTEGRATIVA DELL' AREA DENOMINATA SANT' APOLLINARE, COSTA MORENA E PUNTA DELLE TERRARE - 13.350 COMPLETAMENTO DELLA INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST. PIANO DI INDAGINE AI FINI DELLA VERIFICA E SUCCESSIVA CONFERMA DELL' ATTUALITÀ DEGLI ESITI DELLE CARATTERIZZAZIONI DEI FONDALI GIÀ CONDOTTE- 440.000 SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI NELLAREA ALLIMBOCCATURA E COMMERCIALE DEL **PORTO** DI BRINDISI 155.000 PORTI DI MONOPOLI- BARLETTA E MANFREDONIA **PORTO** DI MONOPOLI. AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DEL SERVIZIO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI E DEI RESIDUI DEL CARICO PRODOTTI DALLE NAVI- 120.000 SERVIZIO DI AGGIORNAMENTO DELLA CARATTERIZZAZIONE DEI FONDALI NELLAREA ALLIMBOCCATURA E COMMERCIALE DEL **PORTO** DI MONOPOLI 250.000 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI STRUTTURE LEGGERE PREFABBRICATE DESTINATE AD INFOPOINT A SERVIZIO DEI PASSEGGERI NEI PORTI DI MANFREDONIA, MONOPOLI E BARLETTA. PROGETTO INTERREG V-A EL-IT GREECE ITALY 2014 2020 THEMIS- 520.071 PORTI DI MANFREDONIA E BARLETTA - ACCORDO QUADRO MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO PORTI. Il atto aggiuntivo ai Rep 56/2018 (il primo atto aggiuntivo è il Rep 216/19)- 68.000 Nei cinque porti del sistema, inoltre, sono previsti: SERVIZI DI COMUNICAZIONE E MARKETING TERRITORIALE DEL PROGETTO THEMIS FINANZIATO NELLAMBITO DEL PROGRAMMA INTERREG VA GREECE ITALY 2014/2020- 139.533 ATTO AGGIUNTIVO AL CONTRATTO DI ACCORDO QUADRO PER LAVORI DI LAVORI DI MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DEGLI IMMOBILI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DEL SISTEMA LOTTO 3 MANFREDONIA E BARLETTA - 453.000 LAVORI DI LAVORI DI MANUTENZIONE E TENUTA IN ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI DEGLI IMMOBILI NEGLI AMBITI DEMANIALI DEI PORTI DEL SISTEMA LOTTO 1 - **BARI** - 108.200.

Porti pugliesi: 12 contratti firmati da remoto in 2 mesi per un valore che sfiora i 15 milioni di euro

Redazione

Bari Dodici contratti sottoscritti da remoto, con altrettanti appaltatori, per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Nei mesi di marzo e di aprile, l' Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale , nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate (sono 24 le opere appaltate). Nonostante le difficoltà oggettive - sottolinea il presidente dell'AdSP Ugo Patroni Griffi non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia - aggiunge è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori.



Porti pugliesi: 12 contratti firmati da remoto in 2 mesi per un valore che sfiora i 15 milioni di euro

13 MAGGIO 2020 - Infolazio



Bari - Dodici contratti sottoscritti da remoto, con altrettanti appaltatori, per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Nei mesi di marzo e di aprile, l' Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Meridionale, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l'operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l'avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate (sono 24 le opere appaltate).

"Nonostante le difficoltà oggettive - sottolinea il presidente dell'AdSP Ugo Patroni Griffi - non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l'obiettivo di farci

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Colmata, dragaggi e banchine Via libera agli appalti nel porto

Cinque su otto riguardano la caratterizzazione dei sedimenti prescritta dal comitato tecnico Via Per Brindisi poco più di 3 milioni di euro tra opere e servizi a fronte di oltre 9,8 mln per lo scalo di Bari

Sono quasi tutte legati alle caratterizzazioni dei sedimenti del porto gli appalti aggiudicati, in questi due mesi di lockdown, dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale relativamente allo scalo di Brindisi. L' ente, che rivendica di avere appaltato tra marzo ed aprile 24 opere, anche se in diversi casi, soprattutto per quanto riguarda Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia, si tratta di servizi come la raccolta dei rifiuti ed il rifornimento idrico alle navi, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l' operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l' avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate. In particolare, fa sapere l' Authority, sono stati sottoscritti da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Insomma, rivendica il presidente Ugo Patroni Griffi, «nonostante le difficoltà oggettive non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l' obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività». Un' azione che vuole essere un «contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori». Ma, in particolare per Brindisi, cosa comporterà l' attività portata avanti dall' **Autorità** di **sistema**? Gli appalti aggiudicati, come detto, sono principalmente collegati con la caratterizzazione dei fondali. Che è fondamentale, alla luce del parere negativo del comitato tecnico per la Valutazione d' impatto ambientale, per la realizzazione del progetto della vasca di colmata, a sua volta legato a doppio filo con la realizzazione dei dragaggi, dunque con l' approfondimento dei fondali del porto, e con la creazione dei nuovi accosti a Sant' Apollinare. Degli otto appalti relativi a Brindisi, infatti, ben cinque sono collegati alla caratterizzazione dei sedimenti e dunque alla realizzazione di vasca di colmata, dragaggi e nuovi banchinamenti: servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell' area denominata Sant' Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare (600mila euro); opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant' Apollinare nel porto di Brindisi, piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell' attualità degli esiti della caratterizzazione dei fondali già condotta (250mila euro); servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali e terra e per la caratterizzazione dell' area integrativa dell' area denominata Sant' Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare (13.500 euro); completamento della infrastrutturazione **portuale** mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est, piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell' attualità degli esiti delle caratterizzazioni già condotte (440mila euro); servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell' area all' imboccatura e commerciale del porto di Brindisi (155mila euro). Per il resto, l' ultimo appalto collegato ad un' opera è quello integrato che riguarda la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di riqualificazione della stazione marittima lato mare, nonché dei



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

prospetti e delle coperture degli uffici prospicienti piazza Vittorio Emanuele II, del valore di 900mila euro. I restanti due appalti aggiudicati, invece, non riguardano opere ma servizi veri e propri. In particolare: il servizio di rifornimento idrico alle navi (300mila euro) e quello per la pulizia di strade e piazzali, ritiro, trasporto e smaltimento di rifiuti, pulizia degli immobili demaniali e degli uffici di Brindisi dell' **Autorità** di **sistema portuale** (427mila e 910 euro). Valore totale: 3.086.260 euro (2.358.350 legati ad opere pubbliche e 727.910 di servizi). Contro i 9.804.079 (tutti in opere pubbliche) di Bari e i 958.071 (838.071 per opere e 120.000 per servizi) di Monopoli, Barletta e Manfredonia. Nei porti del **sistema**, fa sapere inoltre l' Authority, sono previsti anche gli appalti per i servizi di comunicazione e marketing territoriale del progetto Themis (139.533 euro), per i lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali dei porti del **sistema** (lotto 1, Bari, per 108.200 euro) e l' atto aggiuntivo al contratto di accordo quadro per lavori di manutenzione e tenuta in esercizio degli impianti tecnologici degli immobili negli ambiti demaniali dei porti del **sistema** (lotto 3, Manfredonia e Barletta, per 453.000 euro). © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto di Brindisi: aggiudicati appalti per 8 interventi e servizi

Malgrado la pandemia, l' Autorità di sistema ha firmato 12 contratti per 24 interventi in tutti e cinque gli scali della rete

Nei mesi di marzo e di aprile, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, nonostante la crisi sanitaria e le conseguenti misure restrittive, ha continuato senza alcuna interruzione la propria attività amministrativa sia per garantire l' operosità dei porti, snodi strategici della catena logistica nella movimentazione delle merci, sia per predisporre tutte le procedure prodromiche, indispensabili per l' avvio delle opere di infrastrutturazione già programmate, disponendo, pertanto, di una serie di procedure amministrative concluse e contrattualizzate, l' Ente **portuale** sta già iniziando i lavori pianificati, atteso che le recenti disposizioni governative consentono il riavvio dei cantieri. Nonostante il lockdown, infatti, l' Adsp del **Mare Adriatico Meridionale** ha sottoscritto da remoto 12 contratti con altrettanti appaltatori per un valore complessivo che sfiora i 15 milioni di euro. Importo che si somma a quanto già stanziato per gli accordi quadro manutenzioni delle infrastrutture civili e degli impianti già in essere. Tutto l' intricato e complesso iter procedurale è stato eseguito da remoto, attraverso l' utilizzo di piattaforme tecnologiche che hanno consentito di esperire le diverse fasi delle gare d' appalto. "Nonostante le difficoltà oggettive - dice il presidente dell' authority, Ugo Patroni Griffi (foto sotto) - non abbiamo mai lesinato sforzi e impegno. Non abbiamo mai inteso perdere un solo istante, con l' obiettivo di farci trovare prontissimi, ai nastri di partenza, al riavvio delle attività. Per tentare di parare gli innumerevoli contraccolpi economici legati alla pandemia, infatti, - conclude Patroni Griffi- è necessario riaccendere i motori produttivi del Paese. Il riavvio delle attività cantieristiche nei nostri porti vuole essere un significativo contributo finalizzato alla ripresa economica nei nostri territori." Sono 24 le opere appaltate, delle quali 8 riguardano il porto di Brindisi, per la maggior parte finalizzate alla caratterizzazione dei fondali, propedeutica alla realizzazione dei nuovi accosti e banchine, e per alcuni servizi portuali, per un valore complessivo di 3.086.260 euro. Ecco l' elenco. Servizio per la pulizia di strade e piazzali, ritiro e trasporto a smaltimento dei rifiuti, servizio giornaliero di pulizia degli immobili demaniali e degli uffici di brindisi dell' **Autorità di Sistema portuale**, 427.910 euro; servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell' area denominata Sant' Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare, 600.000 euro. Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro-ro Sant' Apollinare nel porto di Brindisi. piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell' attualità degli esiti della caratterizzazione dei fondali già condotta, 250.000 euro; servizio per il completamento della caratterizzazione ambientale delle aree portuali a terra e per la caratterizzazione integrativa dell' area denominata Sant' Apollinare, Costa Morena e Punta delle Terrare 13.350 euro. Completamento della infrastrutturazione **portuale** mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est, piano di indagine ai fini della verifica e successiva conferma dell' attualità degli esiti delle caratterizzazioni dei fondali già condotte, 440.000 euro; servizio di aggiornamento della caratterizzazione dei fondali nell' area all' imboccatura e commerciale del porto di Brindisi, 155.000 euro.



Pagamenti dell' indotto in settimana 9 milioni

Melucci a Mittal: «Se non si impegna lasci spazi del porto alle nostre imprese» Il sindaco spinge per ridimensionare la presenza dell' acciaieria sulle banchine

ALESSIO PIGNATELLI

Alessio PIGNATELLI «C' è un piccolo segnale di apertura al dialogo. Sull' intero scaduto, ci sono circa 9 milioni di pagamenti questa settimana: ci auguriamo di regolarizzare le scadenze e uscire da questa cornice di esattori. Vogliamo provare a rimetterci nella normalità, vorremmo rispettare il nostro ruolo di pianificazione e integrazione ed evitare di fare i contabili». Così il presidente di Confindustria Taranto, Antonio Marinaro, a margine della call tenutasi ieri con i vertici di ArcelorMittal. Come sintetizzato dalle sue parole, la riunione non ha determinato risultati sconvolgenti, anzi. La situazione resta complessa sotto molti aspetti ma almeno c' è stato un parziale chiarimento sulle fatture che la multinazionale ha saldato ad alcune imprese dell' indotto siderurgico. Alla videoconferenza erano presenti, per ArcelorMittal, il direttore delle risorse umane Arturo Ferrucci, il direttore del siderurgico di Taranto, Loris Pascucci e la responsabile delle relazioni istituzionali locali, Mariateresa Vignola. Hanno partecipato i componenti della task force della Camera di Commercio Taranto col presidente Luigi Sportelli e il vice Vincenzo Cesareo oltre a Confapi. La multinazionale ha rimarcato come la fase di grande criticità permane a causa di una caduta libera del mercato dell' acciaio anche, ma non solo, per colpa del coronavirus. I cantieri restano fermi. Nello stabilimento entrano solo le aziende terze impegnate nelle attività di manutenzione sugli impianti, quelle cioè che garantiscono un minimo di produzione. Ulteriori investimenti sono legati alla disponibilità economica e a una ripresa del mercato sempre in stallo. Da parte dell' avvocato Vignola, c' è stato un deciso invito a considerare diversamente la multinazionale dell' acciaio. E cioè come una risorsa per il territorio, evitando attacchi e posizioni distruttive. Secondo diverse fonti che hanno partecipato alla riunione, ci sono stati momenti di tensione tant' è che il presidente della Camera di Commercio Sportelli a un certo punto ha abbandonato la call. Cesareo ha ribadito che una migliore definizione dei rapporti deve essere reciproca, A partire dalla necessità che Am consideri le imprese dell' indotto dei veri e propri partner. Insomma, è palese come oramai i rapporti tra la grande fabbrica e il territorio siano decisamente deteriorati. Un' altra dimostrazione è stata la presa di posizione del sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci. Proprio mentre era in corso la videoconferenza, una nota di Palazzo di Città è stata sibillina auspicando un ridimensionamento dell' ex Ilva a partire dal porto di Taranto. Il riferimento è a una lettera che il sindaco ha scritto al presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Sergio Prete in cui chiede aggiornamenti sulla rivisitazione delle vaste concessioni di banchine e infrastrutture assegnate in esclusiva allo stabilimento siderurgico. «Il declino ormai inarrestabile di quella produzione - si legge nella missiva - le previsioni del governo e le intenzioni immutabili della comunità locale rispetto al mutamento di assetto tecnologico di quell' opificio che dunque continuerà a registrare un sensibile calo delle importazioni di materie prime» dovranno necessariamente riportare a «una solerte riconsiderazione della strategia con la quale vengono assentiti in esclusiva quei vastissimi spazi». Come specificato poi nella nota di Palazzo di Città, c' è ormai «troppa Ilva per Taranto: i livelli



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

produttivi, la prospettiva tecnologico-industriale e i comportamenti verso la città, i lavoratori e l'indotto non giustificano affatto la riserva di tutti quegli spazi a terra e a mare per lo stabilimento siderurgico». In corso c'è una valutazione dell' Authority sull' indice di utilizzo dei moli e sulla competitività che il sistema economico territoriale perde ogni anno a causa di questi spazi sottratti ad iniziative commerciali e turistiche. «Oggi appare evidente che ArcelorMittal abbia solo due interessi a non mollare ancora la presa su Taranto - conclude il primo cittadino jonico - le quote di mercato che non vuole cedere ai concorrenti europei in questa congiuntura assai negativa e la poderosa piattaforma logistica costituita dal nostro porto. Se non si impegna finalmente per Taranto, faremo comprendere al gruppo franco-indiano che queste positività non sono affatto acquisite. Lo stabilimento deve ormai arretrare dal tessuto urbano, per questioni sanitarie, ambientali e persino economiche. Si inizi con il liberare il porto per le nostre Pmi e le nostre energie». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Su Siccu. Riqualificazione dal pennello Bonaria al molo Sant' Elmo

Nuovo lungomare, via ai lavori

Percorso ciclo-pedonale, chioschi e area sosta per le auto

Sempre più città d'acqua. Cagliari fa un nuovo passo avanti per garantire una migliore qualità di vita ai cittadini e ai turisti che affolleranno in futuro il fronte mare. Da oggi e fino alla prossima primavera, il lungomare della Calata dei Trinitari, tra il pennello Bonaria e il Molo di Sant' Elmo, sarà rivoluzionato grazie a un drastico restyling e al riordino della viabilità e dei parcheggi. I costi del progetto dell' **Autorità di sistema portuale** costerà 2 milioni e 151mila euro. Grazie a interventi architettonici, sancirà la definitiva separazione tra le aree occupate dalla Lega Navale e dalle altre società sportive e il lungomare. Inoltre metterà ordine nel traffico legato alle attività diportistiche e ricreative. A ridosso del litorale sarà realizzata una passeggiata interamente con lastre di granito, affiancata da una pista ciclabile a doppio senso di marcia che congiungerà il percorso ciclo-pedonale della Pineta di Bonaria, passando per la calata dei Trinitari e dei Mercedari, con l' altro tratto realizzato dal Comune intorno al capannone Nervi. Qui sono in corso i lavori, commissionati dall' Authority, per la realizzazione del parco. I due percorsi saranno separati da un manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e strutture intelaiate per l' ombreggio che, grazie ad una concessione demaniale dell' Adsp, potranno diventare chioschi per il ristoro. Solo pedoni L' obiettivo è quello di una sostanziale modifica della viabilità che allontanerà le auto dalla zona pedonale. Il transito sarà previsto, in ingresso, da piazzale Marco Polo e da viale Colombo. Quest' ultimo con unico senso di marcia. Sarà più ricavata una rotatoria in via Caboto. «Con questo cantiere, che rappresenta un forte segnale di ripresa - spiega il presidente dell' **Autorità portuale**, Massimo Deiana - facciamo un altro importante passo nel piano di riqualificazione del lungomare. È un salto di qualità dal punto di vista sociale e ambientale grazie alla realizzazione di una suggestiva passeggiata ciclo pedonale che dal Pennello Bonaria arriverà al parco del Capannone Nervi. Con le strutture architettoniche e decorative offriremo la possibilità di avviare attività di ristoro». Nuove imprese metteranno radici nella zona, quindi. La durata dei lavori si articolerà in due fasi distinte. La prima: da domani e fino al 31 dicembre si interverrà sulla viabilità; da gennaio 2021 alla primavera si completerà la passeggiata. I disagi «Siamo consapevoli del fatto che il cantiere potrà arrecare qualche disagio alle società sportive e ai frequentatori della zona, per questo chiedo fin da ora un ulteriore sforzo e un po' di pazienza, certo che ne varrà davvero la pena», avverte Deiana. «Sarà nostra cura assicurare il rapido svolgimento dei lavori. Alla fine restituiremo alla città uno spazio bello e fruibile». Andrea Piras.



Porti: Cagliari, restyling per lungomare Calata Trinitari

Rilancio per il lungomare della Calata dei Trinitari del porto di Cagliari. Dal 14 maggio e fino alla primavera del prossimo anno sarà risistemato il tratto compreso tra il pennello Bonaria e Molo di Sant' Elmo. Sarà rivista anche la viabilità e la sosta dei mezzi. L' intervento dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sardegna prevede una spesa di 2 milioni e 151 mila euro. In programma una serie di accorgimenti architettonici con la definitiva separazione tra le aree antistanti alle sedi della Lega Navale e della società sportive e il lungomare. Nella parte a ridosso del litorale ci sarà una passeggiata interamente realizzata con lastre di granito. Accanto è prevista una pista ciclabile a doppio senso di marcia che congiungerà il percorso ciclo-pedonale della Pineta di Bonaria, passando per la calata dei Trinitari e dei Mercedari, con l' altro tratto realizzato dal Comune di Cagliari nei pressi del capannone Nervi, dove sono in corso i lavori, commissionati dall' AdSP, per la realizzazione del parco. Per separare i due percorsi saranno sistemati manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e strutture intelaiate per l' ombreggio che, previo rilascio di apposita concessione demaniale da parte dell' AdSP, potranno diventare chioschi adibiti al ristoro. Per quanto riguarda il lato stradale, il nuovo progetto prevede una modifica alla viabilità che allontanerà le auto dalla zona pedonale. Il transito sarà quindi previsto, in ingresso, da piazzale Marco Polo e da viale Colombo. "Con il cantiere che aprirà ufficialmente il 14 maggio e che rappresenta un forte segnale di ripresa - spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - facciamo un altro importante passo nel processo di riqualificazione del lungomare cagliaritano. Questo progetto rappresenta un salto di qualità dal punto di vista sociale ed ambientale, con la realizzazione di una lunga e suggestiva passeggiata ciclo pedonale che dal Pennello Bonaria arriverà al parco del Capannone Nervi".



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Al via la riqualificazione del lungomare della Calata dei Trinitari a Su Siccu

Un altro passo per avvicinare la città di Cagliari al mare e garantire una migliore qualità di vita ai cittadini e ai turisti che affollano quotidianamente il waterfront. Dal 14 maggio e fino alla primavera del prossimo anno, il lungomare della Calata dei Trinitari, nel tratto compreso tra il pennello Bonaria e Molo di Sant' Elmo, sarà sottoposto ad una radicale azione di restyling e di riordino della viabilità e della sosta dei mezzi. L' intervento dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che prenderà corpo nei prossimi mesi per un costo pari a poco più di 2 milioni e 151 mila euro, definirà, attraverso una serie di accorgimenti architettonici, la definitiva separazione tra le aree antistanti alle sedi della Lega Navale e della società sportive ed il lungomare, nonché il riordino del traffico veicolare (principalmente collegato alle attività diportistiche e ricreative presenti). Nella parte a ridosso del litorale si svilupperà una passeggiata interamente realizzata con lastre di granito. La stessa sarà affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia che congiungerà il percorso ciclo-pedonale della Pineta di Bonaria, passando per la calata dei Trinitari e dei Mercedari, con l' altro tratto realizzato dal Comune di Cagliari nei pressi del capannone Nervi, dove sono in corso i lavori, commissionati dall' AdSP, per la realizzazione del parco. I due percorsi saranno separati con particolari accorgimenti di arredo urbano: manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e strutture intelaiate per l' ombreggio che, previo rilascio di apposita concessione demaniale da parte dell' AdSP, potranno diventare chioschi adibiti al ristoro. Per quanto riguarda il lato stradale, il nuovo progetto prevede una modifica alla viabilità che allontanerà le auto dalla zona pedonale. Il transito sarà quindi previsto, in ingresso, da piazzale Marco Polo e da viale Colombo; quest' ultimo con unico senso di marcia e l' introduzione di una rotonda nella via Caboto che smisterà il traffico e consentirà agevolmente l' accesso al compendio. 'Con il cantiere che aprirà ufficialmente il 14 maggio e che rappresenta un forte segnale di ripresa - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - facciamo un altro importante passo nel processo di riqualificazione del lungomare cagliaritano. Questo progetto rappresenta un salto di qualità dal punto di vista sociale ed ambientale, con la realizzazione di una lunga e suggestiva passeggiata ciclo pedonale che dal Pennello Bonaria arriverà al parco del Capannone Nervi. Contemporaneamente, con l' introduzione di particolari strutture architettoniche e decorative, offriremo la possibilità di avviare attività di ristoro. Sul lato stradale, infine, mettiamo finalmente ordine alla viabilità e alla sosta dei veicoli, eliminando la pericolosa commistione con pedoni e ciclo amatori'. Un anno, circa, la durata dei lavori, che si articolerà in due fasi: la prima, dal 14 maggio e fino a fine dicembre, per la realizzazione della nuova viabilità; la seconda, da dicembre e fino alla primavera prossima, per la passeggiata. 'Siamo consapevoli del fatto che il cantiere potrà arrecare qualche disagio alle società sportive ed ai frequentatori della passeggiata - conclude **Deiana** - e, pertanto, chiedo fin da ora un ulteriore sforzo ed un po' di pazienza, certo che ne varrà la pena. Sarà cura dell' AdSP assicurare il regolare e rapido svolgimento dei lavori ed entro la prossima primavera, potremmo restituire alla città un nuovo spazio bello e fruibile'. M.M.



Cagliari: al via la riqualificazione del lungomare della Calata dei Trinitari a Su Siccu

Un altro passo per avvicinare la città di Cagliari al mare e garantire una migliore qualità di vita ai cittadini e ai turisti che affollano quotidianamente il waterfront. Un suggestivo percorso ciclo-pedonale, chioschi e nuova viabilità con l' intervento che partirà il 14 maggio Dal 14 maggio e fino alla primavera del prossimo anno, il lungomare della Calata dei Trinitari, nel tratto compreso tra il pennello Bonaria e Molo di Sant' Elmo, sarà sottoposto ad una radicale azione di restyling e di riordino della viabilità e della sosta dei mezzi. L' intervento dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che prenderà corpo nei prossimi mesi per un costo pari a poco più di 2 milioni e 151 mila euro, definirà, attraverso una serie di accorgimenti architettonici, la definitiva separazione tra le aree antistanti alle sedi della Lega Navale e della società sportive ed il lungomare, nonché il riordino del traffico veicolare (principalmente collegato alle attività diportistiche e ricreative presenti). Nella parte a ridosso del litorale si svilupperà una passeggiata interamente realizzata con lastre di granito. La stessa sarà affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia che congiungerà il percorso ciclo-pedonale



della Pineta di Bonaria, passando per la calata dei Trinitari e dei Mercedari, con l' altro tratto realizzato dal Comune di Cagliari nei pressi del capannone Nervi, dove sono in corso i lavori, commissionati dall' AdSP, per la realizzazione del parco. I due percorsi saranno separati con particolari accorgimenti di arredo urbano: manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e strutture intelaiate per l' ombreggio che, previo rilascio di apposita concessione demaniale da parte dell' AdSP, potranno diventare chioschi adibiti al ristoro. Per quanto riguarda il lato stradale, il nuovo progetto prevede una modifica alla viabilità che allontanerà le auto dalla zona pedonale. Il transito sarà quindi previsto, in ingresso, da piazzale Marco Polo e da viale Colombo; quest' ultimo con unico senso di marcia e l' introduzione di una rotonda nella via Caboto che smisterà il traffico e consentirà agevolmente l' accesso al compendio. " Con il cantiere che aprirà ufficialmente il 14 maggio e che rappresenta un forte segnale di ripresa - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - facciamo un altro importante passo nel processo di riqualificazione del lungomare cagliaritano. Questo progetto rappresenta un salto di qualità dal punto di vista sociale ed ambientale, con la realizzazione di una lunga e suggestiva passeggiata ciclo pedonale che dal Pennello Bonaria arriverà al parco del Capannone Nervi. Contemporaneamente, con l' introduzione di particolari strutture architettoniche e decorative, offriremo la possibilità di avviare attività di ristoro. Sul lato stradale, infine, mettiamo finalmente ordine alla viabilità e alla sosta dei veicoli, eliminando la pericolosa commistione con pedoni e ciclo amatori ". Un anno, circa, la durata dei lavori, che si articolerà in due fasi: la prima, dal 14 maggio e fino a fine dicembre, per la realizzazione della nuova viabilità; la seconda, da dicembre e fino alla primavera prossima, per la passeggiata. " Siamo consapevoli del fatto che il cantiere potrà arrecare qualche disagio alle società sportive ed ai frequentatori della passeggiata - conclude **Deiana** - e, pertanto, chiedo fin da ora un ulteriore sforzo ed un po' di pazienza, certo che ne varrà la pena. Sarà cura dell' AdSP assicurare il regolare e rapido svolgimento dei lavori ed entro la prossima primavera, potremmo restituire alla città un nuovo spazio bello e fruibile ".

Al via la riqualificazione waterfront di Cagliari

Intervento dell'AdSP della Sardegna per oltre 2 milioni di euro

Redazione

CAGLIARI Al via la riqualificazione del waterfront di Cagliari. Un altro passo per avvicinare la città al mare e garantire una migliore qualità di vita ai cittadini e ai turisti che affollano quotidianamente il lungomare. Dal 14 Maggio e fino alla primavera del prossimo anno, il lungomare della Calata dei Trinitari, nel tratto compreso tra il pennello Bonaria e Molo di Sant'Elmo, sarà sottoposto ad una radicale azione di restyling e di riordino della viabilità e della sosta dei mezzi (nella foto un rendering). L'intervento dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, che prenderà corpo nei prossimi mesi per un costo pari a poco più di 2 milioni e 151 mila euro, definirà, attraverso una serie di accorgimenti architettonici, la definitiva separazione tra le aree antistanti alle sedi della Lega Navale e della società sportive ed il lungomare, nonché il riordino del traffico veicolare (principalmente collegato alle attività diportistiche e ricreative presenti). Nella parte a ridosso del litorale si svilupperà una passeggiata interamente realizzata con lastre di granito. La stessa sarà affiancata da un percorso ciclabile a doppio senso di marcia che congiungerà il percorso ciclo-pedonale della Pineta di Bonaria, passando per la calata dei Trinitari e dei Mercedari, con l'altro tratto realizzato dal Comune di Cagliari nei pressi del capannone Nervi, dove sono in corso i lavori, commissionati dall'AdSp, per la realizzazione del parco. I due percorsi saranno separati con particolari accorgimenti di arredo urbano: manto erboso, panchine in granito, elementi in legno e strutture intelaiate per l'ombreggio che, previo rilascio di apposita concessione demaniale da parte dell'AdSp, potranno diventare chioschi adibiti al ristoro. Per quanto riguarda il lato stradale, il progetto del nuovo waterfront di Cagliari prevede una modifica alla viabilità che allontanerà le auto dalla zona pedonale. Il transito sarà quindi previsto, in ingresso, da piazzale Marco Polo e da viale Colombo; quest'ultimo con unico senso di marcia e l'introduzione di una rotonda nella via Caboto che smisterà il traffico e consentirà agevolmente l'accesso al compendio. Come spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna: Con il cantiere che aprirà ufficialmente il 14 Maggio e che rappresenta un forte segnale di ripresa facciamo un altro importante passo nel processo di riqualificazione del lungomare cagliaritano. Questo progetto rappresenta un salto di qualità dal punto di vista sociale ed ambientale, con la realizzazione di una lunga e suggestiva passeggiata ciclo pedonale che dal Pennello Bonaria arriverà al parco del Capannone Nervi. Contemporaneamente, con l'introduzione di particolari strutture architettoniche e decorative, offriremo la possibilità di avviare attività di ristoro. Sul lato stradale, infine, mettiamo finalmente ordine alla viabilità e alla sosta dei veicoli, eliminando la pericolosa commistione con pedoni e ciclo amatori. Un anno, circa, la durata dei lavori, che si articolerà in due fasi: la prima, dal 14 Maggio e fino a fine Dicembre, per la realizzazione della nuova viabilità; la seconda, da Dicembre e fino alla primavera prossima, per la passeggiata che concluderà i lavori del nuovo waterfront di Cagliari. Siamo consapevoli del fatto che il cantiere potrà arrecare qualche disagio alle società sportive ed ai frequentatori della passeggiata conclude Deiana e, pertanto, chiedo fin da ora un ulteriore sforzo ed un po' di pazienza, certo che ne varrà la pena. Sarà cura dell'AdSp assicurare il regolare e rapido svolgimento dei lavori ed entro la prossima primavera, potremmo restituire alla città un nuovo spazio bello e fruibile.



Solinas, dal 18 spostamenti senza autocertificazione

"Dal 18 maggio in Sardegna non ci sarà più necessità di alcuna autocertificazione per la circolazione su tutto il territorio regionale". Lo ha annunciato il presidente della Regione Christian Solinas. Naturalmente, ha sottolineato, "questo varrà se saremo in grado di mantenere i valori di diffusione virale bassi". Quindi, ha sottolineato il governatore, "ci attende un periodo in cui ad ogni apertura seguirà una verifica a sette o quattordici giorni per comprendere il risultato della stessa riapertura, cioè se la nuova circolazione determina o meno una ripresa del numero dei casi positivi o se resta costante perché rispettiamo le norme di prevenzione".

CONCRETA IPOTESI DEL PASSAPORTO SANITARIO - La riapertura di porti e aeroporti in Sardegna avverrà nel massimo rispetto delle regole anti-contagio. Si fa sempre più concreta l'ipotesi di ricorrere al "passaporto sanitario" che certifichi la negatività al Covid-19 da richiedere a chi approda nell'Isola.

"Anche in Italia assistiamo a un'accelerazione rispetto alla possibilità di sottoporsi autonomamente a tamponi in laboratori convenzionati", ha spiegato il presidente della Regione Christian Solinas. "Quindi, se questa liberalizzazione avrà luogo da qui al 25 giugno, credo che il passaporto sanitario possa diventare lo strumento più efficace per garantire lo stato di negatività di chi arriva in Sardegna". In caso contrario, ha aggiunto, "abbiamo comunque la possibilità di ricorrere ad altri tipi di test che stiamo valutando con il comitato tecnico scientifico".

Nel frattempo, "con le società di gestione degli aeroporti e con l'**Autorità portuale** del Mare di Sardegna stiamo concordando le misure da attuare all'ingresso degli scali e mirate al mantenimento dell'Isola Covid free".



Fase 2, Solinas: "Dal 18 riapre l' Isola". Addio autocertificazione e primi voli

Lunedì la Sardegna farà un grande passo in avanti verso il ritorno alla normalità. Il presidente della Regione, Christian Solinas , ha annunciato che potranno riaprire "tutti gli esercizi dei servizi alla persona , negozi di abbigliamento e calzature , gioiellerie e profumerie ", ma che lascerà ai sindaci la possibilità di ritardare il riavvio di queste attività: saranno i primi cittadini a poter tirare il freno. Tra le novità in arrivo anche l' addio all' autocertificazione , da lunedì non sarà più necessario giustificare gli spostamenti all' interno dell' Isola, e la riapertura dei collegamenti aerei , dal primo giugno riprenderanno anche i voli in regime di continuità territoriale. "Adotterò stasera un' ordinanza con la quale aprirò, in permanenza dell' indice R(t) sotto lo 0,50 a livello regionale , tutti gli esercizi dei servizi alla persona, negozi di abbigliamento e calzature, gioiellerie e profumerie - ha annunciato Solinas durante il suo 'punto stampa', precisando però che le fasce tricolori potranno opporsi -. Lascero ai sindaci la possibilità di impedire i riavvii con propria ordinanza", ha precisato. "Quindi invertiamo - ha spiegato -, mi assumo io la responsabilità della riapertura". Da adesso, ha chiarito, "dobbiamo dare una linea di tendenza che è quella di mantenere la prudenza , ma anche evitare che non riprenda mai". Quanto alle altre riaperture, "stiamo lavorando per notificare venerdì , come d' intesa col Governo, tutte le altre attività distinte per categoria che intendiamo far ripartire dal 18 , tra queste una serie legate all' emanazione di protocolli da parte di Inail e Iss e per le quali è necessario un passaggio con le parti sociali". In ogni caso, ha annunciato,"nel punto stampa di venerdì contiamo di comunicare l' elenco esatto ". "Dal 18 di maggio in Sardegna non ci sarà più necessità di alcuna autocertificazione per la circolazione su tutto il territorio regionale - ha poi aggiunto -, questo varrà se saremo in grado di mantenere i valori di diffusione virale bassi". Solinas ha spiegato che ogni passaggio sarà dovrà essere monitorato: "Ci attende un periodo in cui a ogni apertura seguirà una verifica a sette o quattordici giorni per comprendere il risultato della stessa riapertura, cioè se la nuova circolazione determina o meno una ripresa del numero dei casi positivi o se resta costante perché rispettiamo le norme di prevenzione". Durante il 'punto stampa' il presidente della Regione ha illustrato anche la graduale riapertura del traffico passeggeri da e per la Sardegna. Lunedì prossimo (18 maggio) si comincerà coi voli privati , l' aviazione generale. Il primo giugno riparte quella civile, con i voli in continuità territoriale con Roma e Milano: saranno riaperti anche gli scali di Olbia e Alghero . Dal 15 giugno è prevista la ripartenza dei voli nazionali provenienti dagli altri aeroporti italiani, con esclusione di quelli situati in zone che dovessero risultare ancora ad alto rischio di trasmissione del virus. Si chiude il 25 giugno con l' apertura ai voli internazionali . "Ovviamente la riapertura di porti e aeroporti avverrà nel massimo rispetto delle regole anti contagio - ha precisato Solinas -. Con le società di gestione aeroportuale, l' **Autorità portuale** del Mare di Sardegna e le compagnie stiamo concordando una serie di misure da attuare all' ingresso così da conservare l' Isola Covid free ".



Dall' 1 giugno ripartono voli in continuità

La riapertura del traffico passeggeri da e per la Sardegna sarà graduale. Si comincia lunedì 18 maggio con l' aviazione generale, i voli privati. L' 1 giugno riparte quella civile con i voli in continuità territoriale con Roma e Milano: saranno riaperti anche gli scali di Olbia e Alghero. Dal 15 giugno è prevista la ripartenza dei voli nazionali provenienti dagli altri aeroporti italiani, con esclusione di quelli situati in zone che dovessero risultare ancora ad alto rischio di trasmissione del virus. Si chiude il 25 giugno con l' apertura ai voli internazionali. Sono i quattro step illustrati dal presidente della Regione Christian Solinas durante il punto stampa odierno. "Ovviamente - ha chiarito - la riapertura di porti e aeroporti avverrà nel massimo rispetto delle regole anti contagio. Con le società di gestione aeroportuale, l' **Autorità portuale** del Mare di Sardegna e le compagnie stiamo concordando una serie di misure da attuare all' ingresso così da conservare l' Isola Covid free".



Spettacoli all'aperto Oggi vertice al Comune

Il "Vittorio Emanuele" pensa ad allestimenti in piazza o nella Zona falcata

MESSINA Vertice al Comune oggi alle 11 per parlare di teatro e cinema. Prende corpo fidea, lanciata durante la puntata di venerdì scorso del talk Scirocco in onde su Rtp, dall'assessore comunale alla Cultura Enzo Caruso e dal presidente dell'Ente Teatro Orazio Miloro, di realizzare una ministagione di spettacoli in estate. Un cartellone che però preveda per la prima volta protagonista il teatro. Quel teatro chiuso a causa del lockdown e proprio questo mese avrebbe dovuto celebrare alcuni degli eventi più importanti della sua stagione primaverile. Il coronavirus ha lasciato a casa, purtroppo, centinaia di operatori del teatro: dagli orchestrali, agli attori. Miloro, proprio ieri, ha incassato la disponibilità di massima da parte del presidente dell'Autorità di sistema portuale Mario Mega. Durante la conferenza stampa sull'attività del comitato di gestione, Mega si è detto disponibile ad aiutare il Teatro, verificando l'esistenza di un'area della Zona falcata dove allestire un palco. E quindi sul tavolo della riunione convocata al Comune ci sarà anche questa ipotesi. Ma non solo. In considerazione verranno prese le piazze, soprattutto piazza Unione europea per i suoi trascorsi gloriosi, all'epoca del "Teatro dei Settemila". L'Ente, per allestire il teatro all'aperto, ha in deposito le attrezzature utilizzate nelle scorse stagioni per l'arena di Furnari. Stamane, dunque, in sala Giunta si ritroveranno il vicesindaco Salvatore Mondello, con gli assessori Giuseppe Scattareggia ed Enzo Caruso, il presidente del "Vittorio Emanuele" Orazio Miloro con il sovrintendente Gianfranco Scoglio. Il Comune progetta l'immediato futuro, in attesa di conoscere le nuove regole che saranno emanate in materia di gestione della nuova fase epidemiologica. Per i cinema si sta cercando di riesumare il Giardino Corallo ma si lavora anche alla riapertura dell'Arena Ciccì. Il "Vittorio Emanuele" pensa ad allestimenti in piazza o nella Zona falcata.



AUTORITÀ DI SISTEMA La richiesta di Confindustria

«Ora si nomini l' organismo partner»

Domenico Vecchio: «Bisogna farsi trovare pronti alle prossime sfide» I Imbalzano (FI) propone interventi per tutti - i i comparti produttivi della città, tatuatori compresi

La crisi economica legata alle conseguenze del coronavirus ha fatto emergere, più di quanto non fosse già evidente, la centralità dell'economia nel mare, soprattutto per un territorio come il nostro. In questo quadro assumono un valore strategico le **autorità di sistema portuale** che ricadono nel territorio metropolitano. Ad affermarlo è il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio. Per il rappresentante degli imprenditori reggini, pur in presenza di una frammentazione amministrativa che fin dall'inizio non aveva mancato di essere criticata dal **sistema produttivo**, oggi occorre dare atto al presidente dell'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto, Mario Mega, di aver intrapreso la strada giusta per una gestione efficiente delle tre principali infrastrutture dell'area, ovvero i porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, che rappresentano il più elevato polo di traffico passeggeri del Paese. L'ingegnere Vecchio sottolinea la necessità di imprimere, come **l'Autorità** ha fatto in questi mesi, un'accelerazione sul versante della strutturazione degli uffici e della definizione degli organismi demandati non solo alla gestione dei nostri porti, ma anche alla programmazione degli interventi futuri. L'economia mondiale, a causa del covid-19 che ha completamente scompaginato i dati sulla capacità produttiva, la creazione di valore aggiunto e sulla struttura delle filiere, riuscirà a invertire la rotta innanzitutto mediante una ripresa piena di tutti i comparti connessi alla blue economy'. In questo quadro, **l'Autorità di sistema portuale** dello Stretto, anche per la propria collocazione baricentrica rispetto al bacino del Mediterraneo, e per il ruolo di snodo strategico dell'asse paneuropeo Helsinki - La Valletta, deve farsi trovare pronta alle sfide che si presenteranno da qui ai prossimi anni. Il presidente di Confindustria Reggio Calabria sollecita la costituzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare che oggi, dopo la nomina del Comitato di gestione dell'Authority, assume un ruolo decisivo per il futuro dei nostri porti. Per le grandi scelte strategiche che riguardano la governance dell'**autorità di sistema**, ma anche per gettare le basi dei progetti di prospettiva che vedranno come protagonista il territorio, è infatti indispensabile un coinvolgimento pieno, condiviso e democratico del partenariato, che costituisce lo strumento istituzionale attraverso il quale avere una più diretta responsabilità delle parti sociali e delle numerose categorie produttive che vivono il mondo della portualità. Un universo' di aziende e lavoratori che, soprattutto in questi mesi, hanno tenuto in piedi non solo l'economia delle Regioni Calabria e Sicilia, ma che hanno anche garantito, tra molteplici difficoltà, il diritto alla circolazione di cittadini e merci sul territorio italiano. Da parte nostra - conclude Domenico Vecchio - confidiamo nella sensibilità istituzionale del presidente Mega per giungere nel più breve tempo possibile al completamento dell'**Autorità** e, in particolare, alla nascita dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, per dare nuovo impulso e pieno slancio alla crescita dell'area metropolitana dello Stretto.



Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

Autorità di sistema portuale dello Stretto, Vecchio (Confindustria): "Nominare l' organismo di partenariato del mare"

"La crisi economica legata alle conseguenze del coronavirus ha fatto emergere, più di quanto non fosse già evidente, la centralità dell' economia nel mare, soprattutto per un territorio come il nostro. In questo quadro assumono un valore strategico le autorità di sistema portuale che ricadono nel territorio metropolitano". Ad affermarlo è il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio. Per il rappresentante degli imprenditori reggini, "pur in presenza di una frammentazione amministrativa che fin dall' inizio non aveva mancato di essere criticata dal sistema produttivo, oggi occorre dare atto al presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto, Mario Mega, di aver intrapreso la strada giusta per una gestione efficiente delle tre principali infrastrutture dell' area, ovvero i porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, che rappresentano il più elevato polo di traffico passeggeri del Paese". L' ingegnere Vecchio sottolinea "la necessità di imprimere, come l' Autorità ha fatto in questi mesi, un' accelerazione sul versante della strutturazione degli uffici e della definizione degli organismi demandati non solo alla gestione dei nostri porti, ma anche alla programmazione degli interventi futuri. L' economia mondiale, a causa del covid-19 che ha completamente scompaginato i dati sulla capacità produttiva, la creazione di valore aggiunto e sulla struttura delle filiere, riuscirà a invertire la rotta innanzitutto mediante una ripresa piena di tutti i comparti connessi alla 'blue economy'. In questo quadro, l' Autorità di sistema portuale dello Stretto, anche per la propria collocazione baricentrica rispetto al bacino del Mediterraneo, e per il ruolo di snodo strategico dell' asse paneuropeo Helsinki - La Valletta, deve farsi trovare pronta alle sfide che si presenteranno da qui ai prossimi anni". Il presidente di Confindustria Reggio Calabria sollecita "la costituzione dell' Organismo di partenariato della risorsa mare' che oggi, dopo la nomina del Comitato di gestione dell' Authority, assume un ruolo decisivo per il futuro dei nostri porti. Per le grandi scelte strategiche che riguardano la governance dell' autorità di sistema, ma anche per gettare le basi dei progetti di prospettiva che vedranno come protagonista il territorio, è infatti indispensabile un coinvolgimento pieno, condiviso e democratico del partenariato, che costituisce lo strumento istituzionale attraverso il quale avere una più diretta responsabilità delle parti sociali e delle numerose categorie produttive che vivono il mondo della portualità. Un 'universo' di aziende e lavoratori che, soprattutto in questi mesi, hanno tenuto in piedi non solo l' economia delle Regioni Calabria e Sicilia, ma che hanno anche garantito, tra molteplici difficoltà, il diritto alla circolazione di cittadini e merci sul territorio italiano. Da parte nostra - conclude Domenico Vecchio - confidiamo nella sensibilità istituzionale del presidente Mega per giungere nel più breve tempo possibile al completamento dell' Autorità e, in particolare, alla nascita dell' Organismo di partenariato della risorsa mare, per dare nuovo impulso e pieno slancio alla crescita dell' area metropolitana dello Stretto".



Autorità portuale dello Stretto, Vecchio (Confindustria): "nominare l' organismo di partenariato del mare"

Il presidente di Confindustria Reggio Calabria sollecita "la costituzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare' che oggi, dopo la nomina del Comitato di gestione dell' Authority, assume un ruolo decisivo per il futuro dei nostri porti"

"La crisi economica legata alle conseguenze del coronavirus ha fatto emergere, più di quanto non fosse già evidente, la centralità dell' economia nel mare, soprattutto per un territorio come il nostro. In questo quadro assumono un valore strategico le **autorità** di sistema **portuale** che ricadono nel territorio metropolitano". Ad affermarlo è il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio . Per il rappresentante degli imprenditori reggini, "pur in presenza di una frammentazione amministrativa che fin dall' inizio non aveva mancato di essere criticata dal sistema produttivo, oggi occorre dare atto al presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto, Mario Mega, di aver intrapreso la strada giusta per una gestione efficiente delle tre principali infrastrutture dell' area, ovvero i porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, che rappresentano il più elevato polo di traffico passeggeri del Paese". L' ingegnere Vecchio sottolinea "la necessità di imprimere, come l' **Autorità** ha fatto in questi mesi, un' accelerazione sul versante della strutturazione degli uffici e della definizione degli organismi demandati non solo alla gestione dei nostri porti, ma anche alla programmazione degli interventi futuri. L' economia mondiale, a causa del covid-19 che ha completamente scompaginato i dati sulla capacità produttiva, la creazione di valore aggiunto e sulla struttura delle filiere, riuscirà a invertire la rotta innanzitutto mediante una ripresa piena di tutti i comparti connessi alla 'blue economy'. In questo quadro, l' **Autorità** di sistema **portuale** dello Stretto, anche per la propria collocazione baricentrica rispetto al bacino del Mediterraneo, e per il ruolo di snodo strategico dell' asse paneuropeo Helsinki - La Valletta, deve farsi trovare pronta alle sfide che si presenteranno da qui ai prossimi anni". Il presidente di Confindustria Reggio Calabria sollecita "la costituzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare' che oggi, dopo la nomina del Comitato di gestione dell' Authority, assume un ruolo decisivo per il futuro dei nostri porti. Per le grandi scelte strategiche che riguardano la governance dell' **autorità** di sistema, ma anche per gettare le basi dei progetti di prospettiva che vedranno come protagonista il territorio, è infatti indispensabile un coinvolgimento pieno, condiviso e democratico del partenariato, che costituisce lo strumento istituzionale attraverso il quale avere una più diretta responsabilità delle parti sociali e delle numerose categorie produttive che vivono il mondo della portualità. Un 'universo' di aziende e lavoratori che, soprattutto in questi mesi, hanno tenuto in piedi non solo l' economia delle Regioni Calabria e Sicilia, ma che hanno anche garantito, tra molteplici difficoltà, il diritto alla circolazione di cittadini e merci sul territorio italiano. Da parte nostra - conclude Domenico Vecchio - confidiamo nella sensibilità istituzionale del presidente Mega per giungere nel più breve tempo possibile al completamento dell' **Autorità** e, in particolare, alla nascita dell' Organismo di partenariato della risorsa mare, per dare nuovo impulso e pieno slancio alla crescita dell' area metropolitana dello Stretto".



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo, primi lavori nello stabilimento Fincantieri

Grazie agli interventi, è tornata l' acqua nel bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate

Bonifica, messa in sicurezza e consolidamento delle paratoie in cemento armato e del fondale. Sono i lavori eseguiti dalla ditta Trevi nello stabilimento Fincantieri di Palermo , dove è tornata l' acqua nel bacino di carenaggio di 150 mila tonnellate. L' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha dato l' ordine di allagare l' infrastruttura per proteggerla dalle intemperie, in attesa della gara di circa 80 milioni, si pensa che sarà pubblicata già a settembre, per gli interventi conclusivi. Ne danno notizia i sindacati dei metalmeccanici, che oggi hanno partecipato alla conference call, richiesta dalla Fiom Cgil, con il presidente dell' Autorità portuale, **Pasqualino Monti**. Procedono intanto i lavori, per la costruzione della banchina di trecento metri accanto il bacino di 400 mila tonnellate. Ad ottobre è previsto il ritorno crociera a Palermo. Spazio anche a Termini Imerese, dove i lavori del nuovo porto stanno rispettando la tempistica e dovrebbero concludersi entro il prossimo anno.



Il Moderatore

Palermo, Termini Imerese

L' Autorità Portuale di Palermo incontra i sindacati.Fasola (UGL): non vengano meno gli accordi sottoscritti

FILIPPO VIRZÌ

Dopo lo stop forzato causato dall'emergenza covid-19, nella giornata di martedì 12 maggio le organizzazioni sindacali di categoria dei metalmeccanici palermitani e il presidente dell' **Autorità Portuale di Palermo, Pasqualino Monti**, si sono incontrati in video conferenza, per discutere sullo stato dell' arte in merito ai finanziamenti e ai lavori per rifare il bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate. Sullo stanziamento degli 81 milioni di euro il presidente **Monti** ha informato i sindacati che secondo le previsioni, a settembre si potrà partire con la gara di appalto, e anche sui 39 milioni di Euro ha ribadito che la tempistica per l' appalto della gara andrà di pari passo. Il presidente ci ha anche informati che la rimozione dei due bacini 19mila e 52mila tonnellate e' prevista in un arco di tempo ragionevole, al fine di creare lo spazio necessario per le manovre delle sempre piu' grandi navi da crociera. L' Ugl presente con Franco Fasola, Segretario UGL **Palermo** e Lorenzo Giordano, Segretario Provinciale Ugl Metalmeccanici, nel prendere atto di quanto esposto dal presidente **Monti**, si dicono fiduciosi nella tempistica che porterà probabilmente nel mese di settembre alla fase

esecutiva del progetto di rilancio del bacino da 150mila Tonnellate. Ma tutto ciò evidentemente prescinde dallo stato attuale d' emergenza, in cui tutti i sistemi produttivi sono coinvolti, e come sindacato intanto auspichiamo che la burocrazia non rallenti la realizzazione dei lavori che, faranno finalmente ripartire l' economia nell' immediato e in seguito grazie alla potenzialità produttiva che un bacino di carenaggio di tale portata può generare in un contesto geografico come quello della Sicilia. 'Auspichiamo dichiara - Franco Fasola, Segretario UGL **Palermo** - che a causa delle interruzioni forzate delle crociere, non vengano meno gli accordi sottoscritti a fine anno, tra **autorità portuale** e i più importanti colossi crocieristici del mondo: Costa Crociere e MSC Crociere, che darebbero ulteriore boccata d' ossigeno al settore'. Mi piace: Mi piace Caricamento... Correlati.



Autorità portuale, Fasola (Ugl): "A settembre l' appalto per i bacini di carenaggio"

Dopo lo stop forzato causato dall' emergenza covid-19, ieri le organizzazioni sindacali di categoria dei metalmeccanici palermitani e il presidente dell' **Autorità portuale** di Palermo, Pasqualino Monti, si sono incontrati in videoconferenza, per discutere sullo stato dell' arte in merito ai finanziamenti e ai lavori per rifare il bacinodi carenaggio da 150 mila tonnellate. Sullo stanziamento degli 81 milioni di euro, il presidente Monti ha informato i sindacati che secondo le previsioni, a settembre si potrà partire con la gara di appalto, e anche sui 39 milioni di euro ha ribadito che la tempistica per l' appalto della gara andrà di pari passo. Il presidente ci ha anche informati che la rimozione dei due bacini 19 mila e 52 mila tonnellate è prevista in un arco di tempo ragionevole, al fine di creare lo spazio necessario per le manovre delle sempre più grandi navi da crociera. L' Ugl presente con Franco Fasola, segretario di Palermo e Lorenzo Giordano, segretario provinciale Metalmeccanici, nel prendere atto di quanto esposto dal presidente Monti, si dice "fiduciosa nella tempistica che porterà probabilmente nel mese di settembre alla fase esecutiva del progetto di rilancio del bacino da 150mila tonnellate. Ma tutto ciò evidentemente prescinde dallo stato attuale d' emergenza, in cui tutti i sistemi produttivi sono coinvolti, e come sindacato intanto auspichiamo che la burocrazia non rallenti la realizzazione dei lavori che, faranno finalmente ripartire l' economia nell' immediato e in seguito grazie alla potenzialità produttiva che un bacino di carenaggio di tale portata può generare in un contesto geografico come quello della Sicilia". "Auspichiamo - dichiara Franco Fasola - che a causa delle interruzioni forzate delle crociere, non vengano meno gli accordi sottoscritti a fine anno tra **autorità portuale** e i più importanti colossi crocieristici del mondo: Costa Crociere e MSC Crociere, che darebbero ulteriore boccata d' ossigeno al settore".



Crociere e compagnie aeree record di incassi mancati

I dati dell' Organizzazione mondiale del turismo sono sconcertanti. Si prevede un calo complessivo dei ricavi che oscillerà tra il 60 e l' 80 per cento rispetto al 2019. Tradotto in euro, perdite tra gli 840 e 1000 miliardi. In Europa sono a rischio sei milioni di posti di lavoro. Le perdite, secondo i dati della Ue, hanno già raggiunto il 50 per cento per hotel e ristoranti, l' 85 per cento per tour operator e agenzie viaggio e il 90 per crociere e compagnie aeree. Il calo delle prenotazioni è vertiginoso: -60/90 per cento rispetto al 2019.



Si allontana la ripartenza delle crociere: braccio di ferro fra compagnie e Stati

Chi pensa che una volta risolta l'emergenza coronavirus il mondo delle crociere possa semplicemente e subito tornare e navigare come faceva prima si sbaglia. L'emergenza sanitaria ancora in corso rischia di travolgere e stravolgere molti aspetti delle vacanze in nave a partire dalle attrazioni di bordo, dagli spazi, dal numero di passeggeri che si possono imbarcare e di conseguenza impattare sulla redditività delle navi e dell'intero business. A proposito di soldi (e di indotto) fra le compagnie di navigazione e diversi Stati sta prendendo forma un vero e proprio braccio di ferro: da un lato i privati chiedono di poter ripartire il prima possibile (ne è un esempio l'annuncio di Carnival Cruise Line che pensa di mollare gli ormeggi ad agosto), dall'altro i decisori pubblici che vogliono prima essere sicuri che casi come quello della nave Diamond Princess e alcune navi di Costa Crociere (con un elevato numero di contagi a bordo) non si ripetano più. E non si tratta, a quanto pare, solo di un problema degli ultimi mesi. Finora il braccio di ferro è stato tenuto abbastanza lontano dalla luce dei media ma il lavoro delle lobby è in pieno fermento. Anche in Italia Msc Crociere e Costa Crociere, secondo quanto dichiarato recentemente dai rispettivi vertici ad alcuni magazine di turismo, vorrebbero poter pianificare e iniziare a vendere itinerari estivi fra diversi porti del nostro Paese. Assarmatori, l'associazione di categoria a cui aderisce Clia Italy (a sua volta l'associazione mondiale delle compagnie crocieristiche), in una nota pubblica di critica verso il Dl Rilancio ieri ha scritto: In Italia le compagnie crocieristiche non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi, ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza'. Molto più alta è la tensione negli Stati Uniti fra le autorità pubbliche e i colossi delle crociere, in particolare il leader di mercato Carnival Corporation. In un messaggio rivolto genericamente all'industria del divertimento a bordo, il responsabile dell'unità marittima dei Centers for Disease Control and Prevention (Cdc), organismi di controllo sulla sanità pubblica degli Stati Uniti d'America, è stato appena rimproverato alle compagnie l'atteggiamento che stanno adottando. In questo momento servono sforzi importanti per prevenire la diffusione del contagio è scritto nella comunicazione, mentre Cdc è al corrente, grazie a varie fonti, che a bordo delle navi continuano a essere adottati comportamenti contrari a quanto previsto dal No Sail Order (il provvedimento normativo che ha fermato le crociere). L'elenco delle inadempienze è lungo: mancato rispetto della distanza sociale, avvicendamenti di equipaggi quando le navi si trovano fuori dalle acque statunitensi, mancata sistemazione dei membri dell'equipaggio in cabine singole con bagno privato, mancato rispetto del divieto di assembramento, mancata chiusura dei bar, delle palestre e altri luoghi simili a bordo della nave. Le compagnie devono indagare e redigere un rapporto scritto spiegando i motivi per cui questi casi di mancato rispetto delle regole stanno avendo luogo e quali azioni correttive stanno adottando per evitare che ciò accada ancora è scritto sempre nella comunicazione dei Cdc. Al fine di dimostrare che non si sta scherzando, l'agenzia per la sanità pubblica statunitense ricorda che violazioni al No Sail Order sono perseguibili anche penalmente sia nei confronti della compagnia che dei suoi manager e possono portare anche all'immediata sospensione o alla revoca del permesso di operare crociere in acque statunitensi. Un addetto della Cdc che si occupa espressamente di





che si fa fatica a considerare Carnival solo come una vittima del Covid-19. Persino peggiore è poi il tenore della comunicazione che il Comitato sui trasporti e le infrastrutture della U.S. House of Representatives ha inviato l'1 maggio ad Arnold Donald, amministratore delegato di Carnival Corporation, nella quale l'industria crocieristica senza mezzi termini viene accusata di non essere stata in grado fino ad oggi di arginare la diffusione di epidemia e malattie a bordo. Il coronavirus affermano sia l'ultimo di una lunga serie di casi in cui si è palesata l'inadeguatezza della macchina organizzativa nel saper gestire situazioni d'emergenza sanitaria (vengono menzionati i casi recenti della Diamond Princess, della Grand Princess, della Oasis of the Seas nel 2019 e altri precedenti). Le navi da crociera garantiscono terreno fertile per la diffusione di contagi per le condizioni ambientali e per la loro struttura dove passeggeri fra loro e membri di equipaggio convivono a stretto contatto per periodi prolungati di tempo, imbarcando e sbarcando frequentemente da diversi Paesi nell'arco di ogni itinerario spiega la Commissione. Che poi ricorda come dalle navi da crociera il contagio di Covid-19 si è sparso verso 15 Stati degli Stati Uniti. Il nostro Comitato, il Congresso Usa e l'intera popolazione americana deve essere sicura che l'industria globale delle crociere, e in particolar modo il gruppo Carnival Corporation, stiano adottando le misure necessarie al fine di garantire che la sicurezza dei viaggiatori e dei membri dell'equipaggio sia la priorità numero uno quando le navi torneranno a navigare è scritto nella missiva destinata a Donald. Poi si legge ancora: Finora la crociera ha rappresentato un'occasione di svago e di fuga dalla quotidianità dove potersi rilassare e divertire in maniera spensierata ma auspichiamo che la realtà attuale imposta dal Covid-19 imponga d'ora in poi alle compagnie maggiore enfasi sulla salute e sulla sicurezza a bordo. Cosa che purtroppo non sta avvenendo a giudicare dalla strategia commerciale del gruppo formato da 9 brand e 109 navi. La comunicazione evidenzia a questo proposito che fino a pochi giorni fa nessuna delle home page delle compagnie controllate da Carnival Corporation (e cita esplicitamente Carnival Cruise Line, Princess Cruises, Holland America Line, Seabourn, P&O Cruises Australia, Costa Cruises, AIDA Cruises, P&O Cruises UK e Cunard21) menzionasse o valorizzasse in qualche modo le necessarie precauzioni che compagnie e viaggiatori dovranno adottare quando le navi potranno tornare a salpare. A questo proposito Carnival Corporation dovrà anche dimostrare quali procedure di sicurezza e di prevenzione contro i contagi di malattie a bordo ha adottato dallo scorso 1 gennaio fornendo anche prova delle comunicazioni e delle corrispondenza intercorsa a bordo delle navi e con lo staff di terra. Il tutto dovrà pervenire al Committee entro questa settimana. La ripartenza delle crociere di Carnival negli Usa dipende da quando arriveranno e quanto convincenti saranno le risposte alle richieste avanzate dalle autorità statunitensi. In Italia le procedure potrebbero seguire lo stesso esempio.

ASSARMATORI: aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare

(FERPRESS) - Roma, 13 MAG - Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che denuncia come "la gravità della situazione non sia stata colta a fondo

visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia". In ballo non c'è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende "capital and labour intensive", l'accesso alla





FerPress

Focus

internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità ASSARMATORI, insieme a Confrtrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. "Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo".

Informazioni Marittime

Focus

Per l' Ancip "il decreto crescita così non va!"

È del tutto evidente, sottolinea il presidente Grilli, come il DL Rilancio non arrechi alcun aiuto alle imprese

"Il decreto crescita così non va! Deve essere migliorato salvaguardando davvero il lavoro e i lavoratori. E subito chiediamo un incontro". È il deciso messaggio che l' Ancip (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) ha lanciato al ministero dei Trasporti, sottolineando che "è del tutto evidente come il dettato normativo del DL Rilancio così strutturato, non arrechi alcun aiuto alle imprese". "La recrudescenza degli effetti che la pandemia - scrive nella nota il presidente di Ancip, Luca Grilli - sta palesando anche nel settore della portualità (che merita un giusto riconoscimento per aver garantito gli approvvigionamenti indispensabili al Paese) una progressiva e rilevante diminuzione dei volumi di traffico portuale nei prossimi mesi. Tuttavia, oltre alla gestione delle fasi emergenziali, anche in termini di sicurezza sul lavoro, è indubbia la necessità di mantenere la prontezza operativa delle attività portuali a sostegno della ripresa delle produzioni industriali. È del tutto evidente - ribadisce Grilli - come il dettato normativo del DL Rilancio (nel testo ultimo conosciuto del 11 maggio) così strutturato, non arrechi alcun aiuto alle imprese autorizzate ai sensi dell' art. 17 legge n.

84/94". "Non è accettabile - aggiunge il presidente di Ancip - che il principio dell' autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di Sistema Portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, leggasi armatori per lo più battenti bandiere extracomunitarie, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio di interesse economico generale a beneficio dell' efficienza e dell' operatività dei porti italiani, quindi dell' interesse generale della nazione intera. Così come le società degli ormeggiatori che svolgono servizi pubblici di interesse generale, lavoratori anch' essi che non hanno stipendi né ristoro dei servizi effettuati". Infine, per discutere questi ed altri argomenti controversi (attività di autoriproduzione, resistenze burocratiche, pagamento canoni) l' associazione chiede con urgenza un incontro con il ministro dei Trasporti, insieme alle organizzazioni sindacali dei lavoratori.



Ancip: il Decreto Rilancio così non va!

Chiesto anche un incontro urgentissimo con la ministra De Micheli

Redazione

ROMA Il Decreto Rilancio così non va! Sostiene l'Ancip che ha inviato una nota al ministro dei Trasporti, ai rappresentanti dei gruppi di maggioranza del Governo, segnalando che questo decreto va migliorato salvaguardando davvero il lavoro e i lavoratori e chiedendo subito un incontro. Di seguito la nota integrale inviata dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, firmata dal presidente Luca Grilli: On. Ministro e Ill.me Autorità, la scrivente Associazione ha reiteratamente richiesto alcune proposte indispensabili al settore portuale in occasione dei numerosi decreti legge emanati per fronteggiare le conseguenze della pandemia. Le abbiamo inviato una serie di proposte, unitamente alle Organizzazioni Sindacali dei lavoratori dei porti e dei trasporti, all'Angopi e ad alcune Associazioni del settore portuale. Le abbiamo chiesto in più occasioni anche un incontro che fino ad oggi non è stato possibile organizzare. In più occasioni ci è stato comunicato, anche da autorevoli componenti dei Gruppi parlamentari di maggioranza che con il Decreto Rilancio tali tematiche sarebbero state affrontate. Invece, stando anche all'ultimo testo circolante non si intravedono misure volte a risolvere i problemi dei lavoratori dei porti. Come dovrebbe essere noto, le Compagnie e le Imprese autorizzate ad operare nei porti ai sensi dell'art. 17, commi 2 e 5, della legge n. 84/1994, in questo momento di assoluta emergenza, garantiscono de facto la tenuta operativa dei porti italiani, fornendo le proprie prestazioni di lavoro portuale temporaneo e, così, sopperendo alla mancanza di forza lavoro delle Imprese portuali e dei terminalisti (autorizzati ex artt. 16 e 18 legge n. 84/1994 all'esecuzione delle operazioni portuali) generata dalle assenze del personale di queste ultime imprese dovute al massiccio ricorso a malattie, ferie, congedi di vario genere, nonché ad altri fattori contingenti. In sostanza, grazie alla propria flessibilità nonché all'elevato livello formativo delle proprie maestranze, i soggetti abilitati ai sensi dell'art. 17 (Cooperative ed Imprese) rappresentano l'elemento principale e fondamentale per mantenere l'efficienza e l'operatività dell'intero sistema portuale nazionale. Sulla flessibilità e professionalità offerte dai soggetti in argomento, dunque, si regge, ora più che mai, l'intero sistema portuale italiano. La recrudescenza degli effetti che la pandemia Covid-19 sta palesando anche nel settore della portualità (che merita un giusto riconoscimento per aver garantito gli approvvigionamenti indispensabili al Paese) una progressiva e rilevante diminuzione dei volumi di traffico portuale nei prossimi mesi. Tuttavia, oltre alla gestione delle fasi emergenziali, anche in termini di sicurezza sul lavoro, è indubbia la necessità di mantenere la prontezza operativa delle attività portuali a sostegno della ripresa delle produzioni industriali. E' del tutto evidente come il dettato normativo del Decreto Rilancio (nel testo ultimo conosciuto dell' 11 Maggio) così strutturato, non arrechi alcun aiuto alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 17 legge n. 84/94. Non è accettabile che il principio dell'autonomia amministrativa e contabile delle Autorità di Sistema portuale venga derogato solo per i vettori marittimi, leggasi armatori per lo più battenti bandiere extracomunitarie, a cui sono concessi gli azzeramenti della tassa di ancoraggio, mentre questa deroga non venga minimamente contemplata per gli aiuti alle imprese art. 17 che de facto svolgono un ruolo di servizio di interesse economico generale a beneficio dell'efficienza e dell'operatività dei porti italiani, quindi



dell'interesse generale della nazione intera. Così come le Società degli ormeggiatori che svolgono servizi pubblici di interesse generale, lavoratori anch'essi che non hanno stipendi né ristoro dei servizi effettuati. Così come sono formulate, infatti, le norme contenute nel DL Rilancio appaiono di assai difficile interpretazione, anzi proprio di lettura. In primis, è da rimarcare come l'impianto della legge assegni contributi agli armatori (che già godono di notevoli



Messaggero Marittimo

Focus

benefici regionali e nazionali) in maniera ridondante e, comunque, a carico dello Stato, consentendo nei fatti politiche di monopolio e di dumping, mentre i contributi eventualmente previsti per le società di lavoro portuale sono a carico delle casse delle Autorità di Sistema portuale, in qualche caso non in grado di far fronte alle spese e che anzi sono già state private con il DL 18/2020 di 13 milioni di euro e che ora perderebbero altri 18 milioni di euro. Giova, inoltre, ricordare che non è stata prevista nessuna indicazione o norma per arginare ed impedire le attività di autoproduzione da parte degli armatori, la cui autorizzazione è spesso ottenuta in spregio alla normativa vigente e, comunque, a loro volta, causa di crisi e deficit per le imprese ed i lavoratori del porto benché la scrivente, al pari delle Organizzazioni sindacali le ha trasmesso un preciso articolato di proposta di modifica dell'art.16. Che fine ha fatto? Tutto ciò premesso, in estrema sintesi, dobbiamo sottolineare che qualora non venisse recepita all'interno dell'impianto della legge la circostanza in forza della quale i contributi previsti devono andare innanzitutto a sanare i bilanci delle società art. 17 legge 84/1994, non sarà possibile evitare che le sofferenze dovute all'attuale periodo di emergenza diventino un baratro dal quale le società citate non riusciranno ad uscire nemmeno negli anni a venire. Una volta chiarito, quindi, che lo scopo principale delle somme già previste (fino ad un massimo di 2 milioni di euro per ognuno degli anni 2020 2021) consiste nel loro utilizzo allo scopo di ripianare i bilanci sulla base delle previsioni dell'art. 17, comma 15 bis, legge 84/1994. A tal fine, vanno superate le resistenze burocratiche e vanno tutelati ed incoraggiati i presidenti delle **AdSp** seguendo gli esempi di Palermo, Trieste e Venezia), che devono poter effettuare con serenità gli interventi che sono dovuti e non discrezionali. Occorre, inoltre, che le autorizzazioni ex art. 17 vengano tutte prorogate di almeno 5 anni dalla rispettiva scadenza (ivi comprese quelle attualmente in regime di proroga) al fine di concedere a tutte le imprese interessate un congruo periodo per recuperare efficienza, produttività e redditività eventualmente perse a causa dell'emergenza sanitaria. Per quanto riguarda l'autoproduzione, sarà necessario intervenire normativamente al fine di rendere chiara ed esaustiva la previsione dell'art. 16, comma 4, legge 84/94, ivi compreso l'ambito regolamentare inerente i relativi profili autorizzatori, e ciò al fine di impedire ogni sorta di abuso dello strumento dell'autoproduzione delle operazioni e servizi portuali da parte dei vettori marittimi in mancanza degli elementi tassativamente previsti dalla legge. Prevedere espressamente l'esclusione delle attività proprie dei soggetti ex art. 16 e 17 legge 84/1994 dall'ambito di intervento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Intervenire prevedendo la determinazione dei criteri per l'esonero temporaneo e la riduzione fino all'azzeramento del pagamento dei canoni concessori/autorizzativi, con contestuale esonero da parte delle **AdSp** dagli attuali vincoli di bilancio; creazione di apposito fondo presso il competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le eventuali compensazioni alle Autorità di Sistema portuale unitamente alla soppressione addizionale Ires. Ciò è quanto l'Associazione Le chiede con urgenza e determinazione e, in ogni caso le rinnoviamo la richiesta di un incontro urgentissimo, insieme alle Organizzazioni sindacali dei lavoratori. In attesa di notizie positive e di un urgente riscontro si inviano distinti saluti.

Il Governo dimentica il mare

J'accuse di Assarmatori sull'assenza di misure di sostegno per il comparto marittimo

Redazione

ROMA Il Governo dimentica il mare. Ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l'allarme è Assarmatori, che denuncia come la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia. In ballo non c'è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza. Non va meglio al cabotaggio nazionale di trasporto merci e passeggeri: i traghetti che collegano i principali porti nazionali e in particolare le isole maggiori e minori e le navi impegnate sulle Autostrade del Mare, continuano a viaggiare per consentire il trasporto delle merci, indispensabile per gli approvvigionamenti e per garantire la continuazione di attività economiche e industriali vitali, ma i costi ingenti di questi servizi, essenziali per il Paese, non vengono minimamente compensati dai ricavi mancando completamente la componente del traffico passeggeri. E non fa prevedere miglioramenti la prospettiva di dover viaggiare al 50-60% (e forse anche meno) della disponibilità dei posti anche dopo la fine del lockdown, per poter garantire il distanziamento fisico che giustamente dovrà rimanere in vigore fino al completo debellamento della pandemia e per cui le aziende armatoriali hanno già adottato tutti i protocolli. Dalle analisi effettuate dalle compagnie armatoriali risulta, infatti, che mentre i ricavi



caleranno per oltre la metà (il calo attuale è superiore al 90%) i costi fissi e variabili non potranno che scendere di un quarto o poco più, condizioni che rendono impossibile qualsiasi ipotesi di continuità aziendale. Tanto più se anche per le compagnie di navigazione, come per le altre aziende capital and labour intensive, l'accesso alla liquidità con garanzie pubbliche resta al momento solo un'illusione. Quanto al traffico



Messaggero Marittimo

Focus

internazionale di container e rinfuse, le navi continuano ad essere rallentate dalle diverse e spesso contrastanti misure di contenimento decise dalle varie autorità nazionali e di numerosi altri Paesi. Di conseguenza il calo dell'attività nei porti italiani supera il 30%, ma le previsioni sono di ulteriori peggioramenti per il prossimo futuro. Per reggere questa situazione di autentica calamità Assarmatori insieme a Conftrasporto a cui aderisce e alle altre Associazioni del cluster, ha chiesto misure specifiche di sostegno per le imprese e i lavoratori analoghe a quelle previste per il trasporto aereo fin dal primo Decreto Cura Italia di metà marzo. Misure che dovranno aiutare l'intero impianto del trasporto marittimo e passeggeri in particolare, a garanzia della più grande popolazione insulare d'Europa. Ma finora, al di là di rassicurazioni e impegni verbali, non si è visto nulla di concreto. E il tempo sta scadendo facendo emergere i confini di una crisi sistemica che, per un Paese che dipende in modo così evidente dal trasporto marittimo, è destinata ad assumere le caratteristiche di un vero e proprio suicidio collettivo.

Il trasporto non è una priorità

Servono interventi immediati e strutturali per un settore strategico come quello del trasporto e della logistica. Li chiede al Governo il direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, esprimendo una posizione critica nei confronti delle bozze del Decreto Rilancio circolate in questi giorni. «Il nostro popolo prende atto che ad oggi purtroppo le priorità del governo sono state altre, non certo il nostro settore e il suo rilancio», ha detto Di Caterina, aggiungendo che in tutta Europa sono stati introdotti regimi e dati aiuti ai settori del trasporto e della logistica, non a singole imprese. «In Italia pare si stia invece scegliendo di fare il contrario, con la conseguenza di aumentare il gap concorrenziale e le difficoltà degli autotrasportatori e di tutti gli operatori logistici», continua il direttore dell'associazione che riunisce oltre 1.500 aziende della logistica. «Al rifinanziamento per le misure incentivanti Marebonus e Ferrobonus, si è aggiunto poco altro. Ma c'è di più. Nel Dl Rilancio al quale sta lavorando il Governo, anziché supportare l'intero settore, ci si è invece preoccupati del sostegno a una singola azienda in crisi, Tirrenia, che ha ricevuto milioni di aiuti pubblici negli anni e che, pur non avendo adempiuto agli obblighi contrattuali di pagamento assunti nei confronti della stessa Amministrazione pubblica, potrà così continuare a riceverli grazie ad una proroga fino a 12 mesi dalla cessazione dello stato di emergenza della convenzione di imminente scadenza».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me in @ Q

Aiuti solo al trasporto aereo. Il Governo dimentica il mare

GAM EDITORI

13 maggio 2020 - Il Governo ha deciso di salvare il trasporto aereo e affondare quello marittimo, assumendosi una grave responsabilità in un Paese al centro del Mediterraneo, dove un sesto della popolazione vive su isole e il 90% della produzione di merci dipende dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento delle materie prime o per la distribuzione del prodotto finito. Nell'ultima versione del Decreto Rilancio, infatti, all'art. 201 è previsto un fondo di 150 milioni per la compensazione dei danni subiti dalle compagnie aeree nazionali per effetto della riduzione del numero dei passeggeri trasportati durante la fase di emergenza da Coronavirus e all'art. 206 è previsto un fondo di 3 miliardi di euro per la costituzione di una nuova compagnia di bandiera. Per le compagnie di navigazione, che i passeggeri proprio non li possono tuttora imbarcare, non è stato invece previsto alcun indennizzo o aiuto, se si esclude la sospensione della tassa di ancoraggio. Altro che sostenere le attività marittime e impedire il tracollo di un settore strategico dell'economia nazionale e l'immediata cancellazione di migliaia di posti di lavoro, come il Governo aveva assicurato di voler fare. A lanciare nuovamente l'allarme è ASSARMATORI, che denuncia come "la gravità della situazione non sia stata colta a fondo visto che dopo oltre due mesi di lockdown il cluster marittimo, componente fondamentale della catena logistica che tiene in piedi il Paese, è allo stremo per le conseguenze della pandemia". In ballo non c'è solo il destino delle imprese armatoriali che garantiscono una rete di collegamenti essenziali, ma anche migliaia di posti di lavoro di marittimi italiani. Il settore crocieristico, che secondo le previsioni di fine 2019 quest'anno si sarebbe dovuto avviare a superare ogni record precedente, con oltre 13 milioni di passeggeri in Italia, tra imbarchi, sbarchi e transiti, è interamente fermo. E in Italia la situazione è ancora più grave perché le compagnie che hanno assicurato finora tali volumi (e che per l'80% sono aziende internazionali), non solo devono far fronte alle difficoltà di rientro dei marittimi nelle loro nazioni di provenienza per i divieti posti dai vari Governi (in tutto il mondo sono 100 mila i marittimi bloccati sulle navi per questo motivo), ma non possono nemmeno attraccare nei porti italiani per mettere le navi in disarmo, a causa di un'inspiegabile blocco imposto con i decreti emergenziali. Una scelta tanto miope quanto autolesionista: tenere lontano in un momento così critico chi ha garantito in questi anni la crescita più consistente degli incassi turistici non è certo prova di lungimiranza.



Preoccupazione per mancato accoglimento delle proposte di Confitarma

GAM EDITORI

13 maggio 2020 - "Non è stato dato nulla a chi ha dato tanto in questo periodo - afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma - Siamo considerati un servizio essenziale quando è necessario assicurare i collegamenti marittimi ma poi veniamo dimenticati quando bisogna sostenere le imprese di navigazione". In particolare, Confitarma sottolinea che le sue istanze non sono state accolte mentre sono state trovate risorse ingenti per Tirrenia e Alitalia. "Non vorremmo che la proroga della convenzione Tirrenia per altri 12 mesi, con un esborso per lo Stato di ulteriori 72 milioni di Euro, nonostante la Commissione europea si sia chiaramente espressa contro qualsiasi proroga, sia la causa della difficoltà del Governo nel reperire le risorse per il nostro settore". "Abbiamo chiesto la riduzione temporanea del costo del lavoro - aggiunge Mario Mattioli - per tutte quelle imprese marittime con unità iscritte nelle matricole nazionali che, a causa delle restrizioni imposte dall' emergenza COVID-19, stanno subendo notevoli cali di fatturato pur continuando ad assicurare quotidianamente servizi strategici ed essenziali per il Paese come la continuità territoriale e i rifornimenti energetici". "Non abbiamo letto neanche della previsione di misure richieste da Confitarma per la riduzione dei costi di approdo delle navi nei porti, mentre diversi Stati membri dell' Ue, anticipando le indicazioni della Commissione europea, le hanno già introdotte". "L' auspicio - conclude Mario Mattioli - è che nel Decreto siano accolte le richieste di Confitarma, incluse quelle a costo zero, come ad esempio la possibilità di effettuare crociere anche solo tra porti nazionali, così come già si sta programmando in altri Paesi dell' Ue, per contribuire al rilancio della filiera del turismo".



Portuali e ormeggiatori accontentati nel DI Rilancio a discapito di Marebonus e Ferrobonus

L'ultima bozza circolata oggi del cosiddetto Decreto legge Rilancio approvato dal Consiglio dei Ministri presenta alcune novità rispetto alle versioni dei giorni scorsi. Partiamo da ciò che è rimasto inalterato: nell'ultimo testo disponibile è confermata la proroga a Tirrenia Cin della convenzione per la continuità territoriale almeno fino al 31 luglio 2021 e dei relativi contributi pubblici (altri 72 milioni), confermata per le **AdSP** la possibilità di azzerare i canoni demaniali dei terminalisti (a patto che sia dimostrata una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento nel medesimo periodo del 2019), così come è rimasta intatta la previsione di allungare di due anni le concessioni delle compagnie portuali ex art.17, e di un anno quelle di tutti gli altri concessionari dei servizi portuali. Per le port authority prive di risorse proprie utilizzabili a tali fini presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verrà istituito un fondo con un'apposita dotazione di 6 milioni, più altri 24 destinati agli ormeggiatori. Scompaiono dall'ultima versione del decreto le risorse stanziare nel 2021 per Ferrobonus e Marebonus mentre rimangono quelle assegnate all'esercizio 2020 anche se risultano ridotte da

40 a 30 milioni per la misura di stimolo al trasporto combinato mare-terra e da 26 a 20 milioni per il trasporto stradale e ferroviario. Accolte le richieste espresse a gran voce ieri dall'Associazione nazionale delle compagnie portuali anche per conto degli ormeggiatori. Il paragrafo del testo normativo a loro dedicato recita infatti: le **AdSP** sono autorizzate a corrispondere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione, al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un contributo, nel limite massimo di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021, pari ad euro 60 per ogni dipendente e in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID -19. Tale contributo è erogato dalla stessa Autorità di sistema portuale o dall'Autorità portuale ed è cumulabile con l'indennità di mancato avviamento (IMA) di cui all'articolo 17, comma 15, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Questo invece quanto previsto per gli ormeggiatori a compensazione del calo di attività subito: Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'emergenza Covid-19 e assicurare la continuità del servizio di ormeggio nei porti italiani, è riconosciuto alle società di cui all'articolo 14, comma 1- quinquies, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nel limite complessivo di euro 24 milioni per l'anno 2020, un indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio rese da dette società dal 1° febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Il decreto precisa inoltre che al fine di far fronte alle fluttuazioni dei traffici portuali merci e passeggeri riconducibili all'emergenza Covid-19, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza, le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro possono, con provvedimento motivato, destinare temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti. Una previsione che, se non attentamente gestita da parte delle port authority, rischia di creare disparità di trattamento e possibili condizioni di concorrenza sleale fra operatori dello stesso scalo o di scali vicini.



Transportonline

Focus

Giachino: "Il Governo non ha riconosciuto al nostro settore l'attenzione che merita"

Lettera di Mino Giachino, presidente Saimare spa. Egregio Presidente, Anche nella fase drammatica del Lockdown il settore dei trasporti e della logistica ha garantito a tutto il Sistema Paese, dal sistema economico a quello sanitario e della sicurezza, funzionalità e tempestività come sempre nell'interesse del Bene Comune. Nel Decreto del Rilancio però il Governo, malgrado l'impegno della Ministra De Micheli, non ha riconosciuto al nostro settore la attenzione che merita. Vengono ripetute iniziative come quelle del Ferrobonus e del Marebonus che datano il 2008 e il 2009, quando ebbi l'onore di ricoprire il ruolo di Sottosegretario ai trasporti. Il nostro settore aspetta da anni l'Istituzione dello Sportello Unico dei Controlli nei porti, un'iniziativa che con un modestissimo costo taglierebbe notevolmente i tempi di attesa nei porti e renderebbe il sistema logistico italiano molto più competitivo. Il Decreto non affronta il tema dei tempi di pagamento dei trasporti, tempi che mettono a rischio la vita di molte aziende. Inoltre non abbiamo segnali importanti sul settore delle infrastrutture di trasporto autostradali, ferroviarie e portuali, che per noi sono la vita quotidiana e che penalizzano da tempo i tempi e i costi dei nostri trasporti. In una parola trasporti e logistica dovrebbero essere strategici per il Paese non solo nell'emergenza ma nella quotidianità. Grave ad esempio l'assenza di un esperto del nostro settore nella Task Force del Dott. Colao. La ringrazio molto dell'attenzione e sono a disposizione per illustrare le questioni. Mino Giachino Presidente di Saimare spa



CONFINDUSTRIA NAUTICA: SENATO APPROVA PARERE SU DECRETO CORRETTIVO DEL CODICE DELLA NAUTICA

CECCHI: SERVE SEGNALE FORTE, DOMANI VOTO ALLA CAMERA, POI IL GOVERNO ADOTTI RAPIDAMENTE IL TESTO DEFINITIVO

Genova- L' 8a Commissione del Senato ha votato il parere al decreto correttivo della riforma del Codice della nautica, varata nel 2018. 'Ringrazio per questo il Presidente della Commissione, sen. Mauro Coltorti, che ha prontamente disposto il voto appena terminato il lungo iter dei pareri, e il relatore, sen. Agostino Santillo, per l' esito positivo - commenta il Presidente di CONFINDUSTRIA NAUTICA, Saverio Cecchi. Ora la parola passa alla Camera dei deputati, che grazie all' attività del relatore, on. Bernardo Marino, potrebbe votare domani e poi al governo per la stesura finale. Successivamente, il testo dovrà essere aggiornato dal legislativo del Ministero dei Trasporti e adottato dal governo. CONFINDUSTRIA NAUTICA si aspetta al più presto il testo definitivo dall' esecutivo, in accoglimento delle istanze del settore e a completamento della riforma del 2018 che indicava chiari principi di semplificazione per le aziende e riduzione degli oneri per gli utenti, oggi quanto mai urgenti. 'Il Senato ha accolto le nostre osservazioni e di questo ringrazio tutti i membri della Commissione' - aggiunge Cecchi - 'fra cui il mantenimento di una disciplina unitaria a livello nazionale dell' utilizzo a fini commerciali dei natanti, da adottare con uno strumento snello come un decreto del Ministro delle infrastrutture, la non obbligatorietà di installazione a bordo di un apparato satellitare, pur consentendone l' eventuale installazione facoltativa, la previsione del noleggio alla cabina nel charter, la distinzione fra istruttore professionale di vela e quello dilettantistico dei circoli sportivi'. 'In particolare esprimo apprezzamento per la richiesta avanzata dal sen. Santillo di inserire nel Codice il concetto di nautica sociale' - conclude Cecchi. _____ La legge delega per la riforma del Codice della nautica prevedeva la stesura di un decreto legislativo di riforma ad opera del governo, entrato in vigore il 13 febbraio 2018, e poi un successivo decreto di messa a punto, il cosiddetto 'correttivo'. Il termine per l' adozione di quest' ultimo era fissato per il 13 agosto 2019, ma allora fu lasciato scadere dal governo. Su richiesta di CONFINDUSTRIA NAUTICA è stata approvata in fretta e furia una legge per prorogare di un anno tale termine, che spira quindi il 13 agosto 2020.



L' IMO pubblica le linee guida COVID-19 per i dispositivi di protezione individuale e per le interazioni tra il personale di bordo e quello di terra

L' IMO pubblica le linee guida COVID-19 per i dispositivi di protezione individuale e per le interazioni tra il personale di bordo e quello di terra. Scritto da Abele Carruezzo Internazionale, Legislazione, News, Porti, Trasporti mercoledì, maggio 13th, 2020 Londra. A seguito della pandemia di COVID-19, l' Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ha rinviato tutte le riunioni dal marzo 2020 a tutt' oggi. L' IMO, con sede a Londra, sta seguendo le indicazioni dell' Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) e del governo del Regno Unito quando si tratta di pianificare e ospitare i futuri incontri. La 75a sessione del Comitato per la Protezione dell' Ambiente Marino (MEPC75) era prevista per la fine di marzo 2020, si è aggiornata a data da destinare; fra le proposte più importanti di questa sessione figurano gli emendamenti alla MARPOL Allegato V I sulle procedure per il campionamento e la verifica del contenuto di zolfo nell' olio combustibile e l' Indice di Efficienza Energetica (EEDI); la Convenzione sulle acque di zavorra (BWM) relativa al collaudo della messa in servizio. La 102a sessione del marine Safety Committee (MSC 102), prevista a maggio, doveva discutere oltre al Codice per il trasporto di merci pericolose, anche di sicurezza per il trasporto di gas liquefatti alla rinfusa. A causa del numero d' incidenti d' incendio su navi portacontainer, gli Stati membri hanno chiesto all' IMO di includere l' oggetto nell' agenda MSC per consentire una discussione appropriata su questo tema al fine di rafforzare le norme di sicurezza antincendio delle grandi navi portacontainer. Intanto l' IMO, nel rimarcare l' importanza del trasporto marittimo per la catena di approvvigionamento mondiale, ha diffuso le Linee Guida dell' Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) sull' uso sicuro ed efficace dei dispositivi di protezione individuale (DPI) per ridurre al minimo i rischi d' infezione da Covid - 19 per i marittimi, il personale marittimo, il personale dei pescherecci, passeggeri e altri a bordo delle navi. Queste disposizioni si applicano anche al personale di terra che intendono salire a bordo (come ad esempio i piloti, i lavoratori portuali, preposti al controllo dello Stato di approdo, ship' Agent ecc.). Riconoscendo che esistono differenze nei requisiti nazionali, le Linee Guida propongono un sistema semplice per valutare i rischi e comunicare le misure di controllo che saranno messe in atto, di comune accordo, per ridurre il rischio d' infezione. Propongono anche semplici misure e precauzioni da prendere se salire a bordo di una nave, è inevitabile. Queste includono la riduzione al minimo del numero di persone presenti; utilizzare passerelle esterne anziché accedere attraverso passaggi utilizzati dall' equipaggio; lavarsi frequentemente le mani e mantenere le distanze sociali. Queste Linee Guida sono state concordate con le Associazioni di categoria riconosciute a livello mondiale dall' IMO, comprese le Associazioni armatoriali. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.



Informazioni Marittime

Focus

Lo smartworking in campo navale

Pandemie e necessità di distanziamento sociale favoriranno le unità unmanned

di Flavio Scopinich DL News Il nuovo virus Covid-19, sta lentamente stravolgendo il mondo della navigazione, creando alcuni problemi, dove: molte navi passeggeri sono ferme per oggettiva mancanza di clienti in quanto non avrebbe senso fare una crociera e non potere scendere a terra od addirittura rischiare di rimanere confinati sulla nave; molti equipaggi in giro per il mondo, sono bloccati insieme alle navi nei porti, a causa delle difficoltà combinate di potere scendere a terra e potere volare per fare ritorno alle proprie abitazioni. Per trovare risposte ai due problemi, ho fatto i seguenti ragionamenti: in merito alle navi passeggeri, una volta, per rendere efficace il concetto di "Segregazione" e/o "Separazione", spiegavo che le probabilità che un'auto in autostrada potesse essere investita da un treno erano 0%, in quanto erano due mezzi di trasporto che percorrevano percorsi che mai diventavano comuni. In modo parallelo se si riuscisse realisticamente a segregare le persone infette (risultate positive ai test), da quelle non infette o guarite (risultate negative ai test), sarebbe sufficiente imbarcare su di una nave da crociera solo quelli negativi, che potrebbero godersi periodi di assoluta libertà senza obbligo di mascherina, socializzare in modo più o meno intimo, e godersi un sano periodo di relax senza patemi d'animo e/o obblighi di ottemperare a restrizioni di tipo sanitario, che non avrebbero ragione di essere. Ovviamente, questo tipo di crociere sarebbe dedicato ad un tipo di clientela un po' diverso da quello attuale, ovvero gruppi di persone che prediligono il socializzare piuttosto che il visitare un museo, od altro, persone che, una volta giunti a destinazione, potrebbero comunque fare una visita dal mare della costa dei paesi visitati, senza correre rischi, quali: atti di terrorismo, malattie, furti od altro. Questo necessiterebbe da parte delle compagnie, una piccola revisione dei programmi e le attività da svolgere in crociera, includendo lo screen test per confermare la non infettività di passeggeri ed equipaggio. Sono altresì convinto che, oggi come oggi, se si offrisse ai potenziali passeggeri, la possibilità di avere svaghi senza costrizioni, molti potrebbero aderire con entusiasmo, se non altro, per potere riassaporare un senso di libertà oramai negato a terra; una specie di EDEN sul mare. In merito agli equipaggi in giro per il mondo, questa situazione, potrebbe portare nuovo impulso alla tecnologia delle navi "unmanned", e stimolare contemporaneamente lo "smartworking" in campo navale. Le navi di tipo "unmanned", non soffrono il problema attuale degli equipaggi confinati sulle navi ed impossibilitati a tornare a casa, mentre per una certa tipologia di ufficiali (Coperta e Macchinisti), si potrebbe realizzare una attività di "Smart working", dove gli ufficiali continuerebbero a fare la guardia controllando: navigazione, rotte ed andamento dell'apparato motore, pur rimanendo a casa, risolvendo contemporaneamente il sentito problema legale, di chi è responsabile della condotta della nave, quando non c'è fisicamente l'equipaggio a bordo. Ovviamente per l'arrivo e la partenza del mezzo navale, ci dovrebbe essere un servizio di "marittimi volanti", che come fa il pilota, salgono o scendono da bordo a manovra conclusa, pronti per una nuova nave. Questo creerebbe un "polmone di lavoro", eseguito dalle stesse persone che non troverebbero imbarco a causa della tecnologia delle navi "unmanned". Ovviamente la prima proposta quella sulle navi passeggeri è di più immediata applicazione, mentre la seconda (navi unmanned) non è ancora di immediata applicazione, ma considerando che probabilmente questo Covid 19 si andrà ad aggiungere a quelli già in circolazione da tempo, generando (in aggiunta alle tante altre), una nuova "malattia del genere umano", più o meno curata e con mortalità



altrettanto nota, sono convinto che ormai siamo "vicini alla soglia di accettazione" e che quindi non resti niente altro nel futuro, che "conviverci", senza troppi drammi, facendo semplicemente più attenzione ad evitare fenomeni o possibilità di contagio.



Informazioni Marittime

Focus

Solevo ripetere ai miei giovani Ingegneri: "Nessun vento è favorevole, al marinaio che non sa dove andare", quindi preso atto della situazione attuale non rimane che pensare come volgere a nostro favore ed al mondo delle navi, le condizioni critiche che stiamo vivendo.

Nessuna Rinascita per gli art.17

Il dettato normativo del Decreto Rilancio non arreca alcun aiuto alle imprese autorizzate ai sensi dell'art.17 della legge n.84/94. Il presidente dell'Associazione Nazionale delle Compagnie Imprese Portuali (ANCIP), Luca Grilli, lancia un grido di allarme, unendosi al coro di proteste che si è sollevato nei giorni scorsi contro il Governo e le ultime bozze del Decreto circolate sulla stampa. Secondo Grilli, l'impianto della legge assegna agli armatori («che già godono di notevoli benefici regionali e nazionali») contributi a carico dello Stato, «consentendo nei fatti politiche di monopolio e di dumping». I contributi eventualmente previsti per le società di lavoro portuale sono, invece, a carico delle casse delle Autorità di Sistema Portuale, che, in qualche caso, non sarebbero in grado di far fronte alle spese e che, anzi, «sono già state private con il DL 18/2020 di 13 milioni di euro e che ora perderebbero altri 18 milioni di euro». Il presidente Ancip ricorda inoltre che non è stata prevista alcuna «indicazione o norma per arginare e impedire le attività di autoproduzione da parte degli armatori, la cui autorizzazione è spesso ottenuta in spregio alla normativa vigente». In estrema sintesi, l'Associazione chiede due cose: che i contributi previsti dalla legge (fino a un massimo di 2 milioni di euro per il 2020 e 2021) vadano innanzitutto a sanare i bilanci delle imprese fornitrici di manodopera e che le autorizzazioni ex art. 17 vengano prorogate di almeno cinque anni dalla rispettiva scadenza (ivi comprese quelle attualmente in regime di proroga). Per quanto riguarda l'autoproduzione, «sarà necessario intervenire normativamente al fine di rendere chiara ed esaustiva la previsione dell'art. 16, comma 4, legge 84/94, ivi compreso l'ambito regolamentare inerente i relativi profili autorizzatori, e ciò al fine di impedire ogni sorta di abuso». Ancip chiede infine che sia prevista l'esclusione delle attività proprie dei soggetti ex art. 16 e 17 legge 84/1994 dall'ambito di intervento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e che siano determinati i criteri per l'esonero temporaneo e la riduzione fino all'azzeramento del pagamento dei canoni concessori/autorizzativi.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me in @ Q

The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with the subtitle 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main article headline is 'Ancip bocchia l'impianto del Decreto Nessuna Rinascita per gli art.17' dated 13 Maggio 2020. The article text is partially visible, discussing the impact of the 'Decreto Rilancio' on port companies. A sidebar on the right lists various topics such as 'Ambiente', 'Autorità Portuali', 'Crociere', 'Coronavirus', and 'Infrastrutture'.

El e-commerce genera el 40% de los alquileres de naves logísticas

Las operaciones relacionadas con el comercio electrónico representaron casi el 40% de los nuevos contratos de alquiler de naves logísticas en los meses de marzo y abril. Lo concluye un informe publicado por Prologis, que cifra en un 50% el crecimiento experimentado por las ventas de e-commerce durante este periodo, además de constatar importantes avances en categorías que hasta ahora eran poco representativas, como la alimentación. En esta línea, el documento señala que la demanda de inmuebles logísticos seguirá evolucionando en paralelo a los cambios que experimente el comportamiento de los consumidores y las cadenas de suministro. Prologis ha dividido el impacto del covid-19 en el mercado inmobiliario logístico en tres fases: economía del confinamiento, recuperación y nueva normalidad. En la primera de ellas, señala que la demanda está aumentando en gran medida en sectores de actividad vinculados a clientes de alimentación y bebidas, compañías minoristas diversificadas, productos de consumo así como transporte o distribución. De hecho, durante este periodo de confinamiento detecta también un incremento de los alquileres de almacenes temporales del 40% respecto al ejercicio anterior. 'La interrupción de la actividad en China provocó que se duplicaran los envíos en un momento en el que muchos clientes no contaban con estanterías para almacenamiento. Esta situación impulsó la necesidad de contar con espacios temporales en diversos sectores, con un fuerte incremento de la demanda por parte de empresas logísticas especializadas en la gestión de la cadena de suministro', señalan desde Prologis. 'Durante este periodo de confinamiento se detecta también un incremento de los alquileres de almacenes temporales del 40% respecto al ejercicio anterior' En la etapa de recuperación, los expertos entienden que los clientes que sean capaces de adaptarse a los nuevos patrones de consumo deberían centrarse en optimizar sus cadenas de suministro de cara a la 'nueva normalidad', incluyendo una reevaluación de la proporción entre stock y ventas. Por otra parte, desde la compañía destacan que, en su caso, la diversidad de la base de clientes, sin un único sector que represente más del 15% de los alquileres base, está siendo un factor clave para sobrellevar las agitadas condiciones del mercado. 'Esta diversidad, junto con el papel fundamental que desempeñan las cadenas de suministro en la generación de ingresos de cualquier tipo, promueve la solidez, ya que cerca del 60% de los sectores de actividad de los clientes están creciendo', apuntan desde Prologis. LA NUEVA CONSTRUCCIÓN CAE EN PICADO Durante la fase de economía del confinamiento, el documento señala que los plazos en el sector de la construcción se están alargando y, en este sentido, prevén que solo aquellos proyectos que ya estén en marcha o previamente arrendados se terminarán a corto plazo. 'Hay varios factores que ralentizan la construcción: disponibilidad limitada de mano de obra, dificultades para obtener permisos e inspecciones, y escasez de equipos y materiales', indica el informe. En cuanto a las nuevas construcciones, los expertos comentan que están 'cayendo con fuerza'. 'La percepción de un mayor riesgo del alquiler ha provocado que muchos propietarios hayan archivado proyectos especulativos, también aquellos que se hallaban en la fase de pre-construcción', concluyen desde Prologis.



Los cargadores abogan por suprimir la tasa portuaria a la mercancía

Los cargadores consideran que los flujos import/export van a jugar un papel clave en la reactivación económica, 'por lo que resulta necesario eliminar trabas extremadamente gravosas, como la tasa portuaria a la mercancía , que no tiene equivalencia en otros países, y reducir la de ocupación, limitando así el impacto de una posible congestión en el sistema portuario'. Las empresas cargadoras han sufrido durante la crisis sanitaria una significativa alteración de la demanda, lo que ha desequilibrado los volúmenes de mercancía cargada , con incrementos y caídas extremas que han repercutido en toda la cadena de suministro. Para acelerar la recuperación, desde la Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías proponen un conjunto de medidas de amplio alcance dirigidas a incentivar la competitividad del sector. 'Solo así se podrá generar riqueza entre todos los intervinientes en el flujo logístico, al tiempo que se consigue llegar en mejores condiciones a un usuario final que ha sufrido una pérdida de poder adquisitivo', afirma la organización. Además de la supresión de la tasa portuaria a la mercancía, piden el mantenimiento de las exenciones adoptadas por la Administración para agilizar el transporte de mercancías , 'hasta que los índices de recuperación sean positivos'. Esto incluye la supresión de restricciones y la extensión de la validez de la documentación de vehículos y conductores, entre otras. En tercer lugar, entienden que es necesario facilitar el comercio electrónico y hacerlo más eficiente. Por ello, las medidas sobre movilidad adoptadas por los ayuntamientos deberían prorrogarse hasta que se haya producido la recuperación, así como asegurar un criterio común para que todos los municipios de más de 50.000 habitantes permitan el acceso a camiones de como mínimo 18 toneladas, y posibiliten la distribución tanto diurna como nocturna de mercancías. Finalmente, para los cargadores es de vital importancia avanzar en la normativa sobre digitalización de la documentación de transporte , al tiempo que se aseguraría que conductores y personal de verificación cumplen las medidas sanitarias recomendadas, agilizando procesos, reduciendo tiempos y aprovechando mejor los recursos. Para los tráficos de mercancías con las islas e interislas reclaman 'redes seguras y estables de transporte que eviten su interrupción'.

