Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Orientale

I Porti di Sistema: Augusta e Catania, operativi in sicurezza

Linee Guida per la prevenzione della diffusione del COVID-19 in ambito portuale-settore commerciale. Porti di Augusta e Catania

Al fine di individuare ulteriori specifiche misure precauzionali a tutela della salute nei luoghi di lavoro, fermi restando i doveri di valutazione del rischio in capo ai datori di lavoro, vengono adottate le seguenti linee guida operative:

1. Le imprese dovranno conformare le proprie procedure operative alle finalità dell'allegato DPCM dell'11 marzo 2020, per quanto concerne il proprio ciclo lavorativo. In particolare, si segnalano al punto 7 dell'art. 1: i) l'intensificazione delle misure di sanificazione dei luoghi di lavoro; ii) l'assunzione di protocolli di sicurezza anti-contagio con adozione di adeguati strumenti di protezione individuale; iii) le previsioni inerenti alle precauzioni sul "lavoro ravvicinato".

2. Le imprese dovranno, con il supporto del medico competente, prendere attenta visione delle disposizioni e delle valutazioni pregresse dell'Amministrazione sanitaria e degli altri provvedimenti inerenti alla materia, assicurandone l'applicazione.

3. Si raccomanda, vista la costante evoluzione della situazione, di curare un continuo aggiornamento della stessa anche in via autonoma ed attraverso le organizzazioni di categoria, adeguando le proprie valutazioni di rischio e le relative misure.

4. Si indicano le seguenti misure operative:

a) Implementazione da parte delle imprese di azioni di periodica sanificazione dei luoghi e dei mezzi operativi aziendali di lavoro. La periodicità verrà stabilita dal datore di lavoro in relazione alle caratteristiche ed agli utilizzi dei locali, sentiti il medico competente ed il RLSA.

Ai fini della sanificazione si deve intendere un'attività di pulizia dei locali, delle attrezzature e dei mezzi di lavoro eseguita utilizzando prodotti aventi le caratteristiche indicate nella circolare n° 5443 del 22 febbraio 2020 del Ministero della Salute, che si allega.

b) adozione da parte delle Imprese di protocolli anti-contagio con particolare attenzione:

 all'igienizzazione ad ogni cambio operatore, da parte dello stesso, delle parti delle attrezzature e dei mezzi di lavoro oggetto di contatto manuale, utilizzando, sentito il medico competente, gli adeguati prodotti igienizzanti messi a disposizione dal datore di lavoro. Il datore di lavoro provvede ad istruire il lavoratore circa le modalità di utilizzo degli stessi prodotti.

Il processo di igienizzazione comprende anche l'areazione dei mezzi per circa 5/10 minuti e comunque per un periodo non inferiore a quello indicato nelle modalità d'uso del prodotto. Il lavoratore che accede al mezzo è tenuto alla preventiva pulizia delle mani utilizzando i prodotti igienizzanti messi a disposizione dal datore di lavoro;

 al rispetto della distanza interpersonale di un metro e, laddove esso non sia possibile, alla dotazione di strumenti di protezione individuali. Detti strumenti consistono in mascherine almeno di tipo "chirurgico" quale presidio standard per il contenimento della trasmissione di malattie trasmissibili via aerea. In relazione a particolari tipologie di operazioni, le imprese valuteranno l'utilizzo e la fornitura di guanti protettivi;

 all'organizzazione di sistemi di ricezione dell'autotrasporto e degli utenti esterni che evitino congestionamenti e affollamenti di persone.

 Le imprese dovranno altresì implementare lo scambio documentale tra la nave e il terminal con modalità tali da ridurre il contatto tra il personale marittimo e quello terrestre.

5. In applicazione del DPCM 08/03/2020 e DPCM 09/03/2020, art.1 comma 1, lett. b) ai soggetti con sintomatologia da infezione respiratoria e febbre (maggiore di 37,5° è fortemente raccomandato di rimanere presso il proprio domicilio e limitare al massimo i contatti sociali, contattando il proprio medico curante.

Fermo restando quanto previsto dall'art. 4 comma 2) del DPCM 8 marzo 2020, le imprese destinatarie delle presenti Linee Guida sono tenute alla stretta osservanza delle medesime.

DPCM del 26 aprile 2020

Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico

SETTORE MARITTIMO E PORTUALE

Con riferimento al settore del trasporto marittimo, specifiche previsioni vanno dettate in materia di prevenzione dei contatti tra passeggeri e personale di bordo, di mantenimento di un adeguato distanziamento sociale e di sanificazione degli ambienti della nave che peraltro sono già sostanzialmente previste nel protocollo condiviso del 20 marzo 2020. In particolare, si richiede l'adozione delle sotto elencate misure:

- evitare, per quanto possibile, i contatti fra personale di terra e personale di bordo e, comunque, mantenere la distanza interpersonale di almeno un metro.
- i passeggeri dovranno indossare necessariamente una mascherina, anche di stoffa, per la protezione del naso e della bocca.
- rafforzamento dei servizi di pulizia, ove necessario anche mediante l'utilizzo di macchinari specifici che permettono di realizzare la disinfezione dei locali di bordo e degli altri siti aziendali, quali uffici, biglietterie e magazzini;
- l'attività di disinfezione viene eseguita in modo appropriato e frequente sia a bordo (con modalità e frequenza dipendenti dalla tipologia del locale) che presso gli altri siti aziendali ad opera di personale a tale scopo destinato. In particolare, a bordo delle navi la disinfezione avrà luogo durante la sosta in porto, avendo cura che le operazioni di disinfezione non interferiscano o si sovrappongano con l'attività commerciale dell'unità. Nei locali pubblici questa riguarderà in modo specifico le superfici toccate frequentemente come pulsanti, maniglie, o tavolini e potrà essere effettuata con acqua e detergente seguita dall'applicazione di disinfettanti d'uso comune, come alcol etilico o ipoclorito di sodio opportunamente dosati. Le normali attività di igienizzazione delle attrezzature e dei mezzi di appropriate alla tipologia degli stessi, ad ogni cambio di operatore ed a cura dello stesso con l'uso di prodotti messi a disposizione dall'azienda osservando le dovute prescrizioni eventualmente previste (aereazione, etc.);
- le imprese forniscono indicazioni ed opportuna informativa tramite il proprio personale o mediante display:
  - per evitare contatti ravvicinati del personale con la clientela ad eccezione di quelli indispensabili in ragione di circostanze emergenziali e comunque con le previste precauzioni dei dispositivi individuali;
  - per mantenere il distanziamento di almeno un metro tra i passeggeri;

DPCM del 26 aprile 2020

Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico

• per il TPL marittimo con istruzioni circa gli accorgimenti da adottare per garantire una distanza adeguata tra le persone nel corso della navigazione e durante le operazioni di imbarco e sbarco, prevedendo appositi percorsi dedicati;
• per il TPL marittimo è necessario l'utilizzo di dispositivi di sicurezza individuale come previsto anche per il trasporto pubblico locale di terra.

I Porti di Augusta e Catania pienamente operativi

Nonostante il protrarsi di questo momento di straordinaria difficoltà ed emergenza, operatori ed imprese dei Porti di Augusta e Catania continuano a prestare i loro lavoro al servizio dell'economia locale, nazionale ed internazionale, soprattutto per quel che riguarda l'approvvigionamento dei generi di prima necessità.

Le attività negli scali di Augusta e Catania continuano a svolgersi nel pieno rispetto delle regole di sicurezza disposte nei DPCM. Cogliamo quindi l'occasione per ringraziare la nostra comunità portuale che con impegno e solerzia ha continuato a dare il proprio contributo. Siamo consci che tutti i lavoratori del comparto e dell'indotto lavorano sotto pressione e con un'ulteriore preoccupazione legata alla paura del contagio,

Ad Augusta le socetà Se.Pa.Mar, la Poseidon, la Ekotrans e la Hadid Mediterranean Steel sono pienamente operative con attività di carico e scarico materiale quale basato da camion, tondini di ferro da camion, vergella, zolfo e rottami di ferro. Per quanto riguarda i numeri è importante sottolineare che, nonostante l'emergenza COVID-19 abbia in generale influito sui traffici dei porti, ad Augusta la movimentazione di rinfuse liquide nel primo trimestre 2020 è aumentata rispetto allo stesso periodo del 2019, passando da 4.576.179 a 6.037.360 tonnellate movimentate. La movimentazione delle rinfuse solide ha invece subito una leggera flessione passando da 258.594 tonnellate del primo trimestre 2019 a 224.161 tonnellate nello stesso trimestre 2020. Aumenta comunque la movimentazione totale fra rinfuse liquide e solide, passando da 4.834.773 tonnellate del primo trimestre 2019 a 6.261.521 tonnellate del primo trimestre 2020. In crescita anche il numero di navi durante il primo trimestre 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019, che passa da 518 a 557.

Nel Porto di Catania l'attvità dei traghetti della Grimaldi procede a pieno ritmo, con l'unica sospensione delle corse passeggeri verso Malta e Salerno. L'Attivtà Ro-Ro continua invece a ritmo serrato verso tutte le destinazioni nazionali ed internazionali. I dati relativ al traffico Ro-Ro del primo trimestre 2020 nelo scalo etneo, sono in aumento rispetto allo stesso trimestre dell'anno scorso. Assistiamo infatti ad un incremento del 2,9% in termini di pezzi, che passano da 71.506 rotabili del dei mesi da gennaio a marzo del 2019, a 73.611 del primo trimestre 2020, a testimonianza che, nonostante la crisi del settore generata dall'avvento e dal perdurare della pandemia, nello scalo catanese i dati relativi a questo comparto sono confortanti. E' in calo invece il settore automotive che resta legato al blocco delle attività di produzione e vendita delle autovetture.

In calo anche il traffico container, che nel solo mese di marzo ha visto un decremento del 30% della movimentazione.

A bordo delle navi, così come negli uffici, vengono applicate tutte le misure relative alla sanificazione dei locali con prodotti conformi alle indicazioni ministeriali e all'uso di dispositivi DPI da parte del personale di bordo e di terra.

Il lavoro negli uffici dei terminalisti e delle altre imprese portuali, nonché dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale e della Capitaneria di Porto si svolge, anche qui secondo quanto previsto dalle dispsizioni ministeriali, in modalità di lavoro agile, o per turni. Presso l'AdSP resta, al momento, interdetta la ricezione al pubblico.

IL SETTORE MAGGIORMENTE PENALIZZATO DALLA PANDEMIA È QUELLO DELLE CROCIERE, MA SECONDO UN ARTICOLO PUBBLICATO ONLINE SU SHIPMAG, LO SCENARIO PER LA STAGIONE 2021 SI DELINEA POSITIVO

FEDELTA' DEI CLIENTI E NAVI RIPENSATE: ECCO PERCHE' LE CROCIERE RIPARTIRANNO / L'ANALISI

Il forte legame fra clienti e compagnie salverà il mondo delle crociere dagli effetti peggiori della crisi Covid-19. Ne sono convinti i maggiori esperti del settore, che stanno monitorando con estrema attenzione il comportamento dei crocieristi. "In questo momento, le prenotazioni per l'Europa il 2021 sono in testa come destinazione con una quota del 38%, seguita dai Caraibi che rappresentano il 23% delle prenotazioni e l'Alaska con il 15%": è il punto della situazione fatto da Michelle Fee, ceo e fondatrice del circuito americano Cruise Planners.

Cruise Planners gestisce una rete nazionale di agenti di viaggio "che continuano a lavorare in smart working", ha detto Fee. I top manager del gruppo, compreso ovviamente il Ceo, si sono azzerati i compensi per l'intero 2020. "Migliaia di persone hanno deciso di non rinunciare ai voucher offerti dalle compagnie per prenotare una crociera appena il mercato ripartirà. Molti stanno approfittando dei benefit che le compagnie stanno offrendo in termini di servizi e crediti supplementari da utilizzare a bordo".

ShipMag ha consultato, nei giorni scorsi, due diverse fonti di settore attive sul mercato italiano. Secondo entrambe, la sensazione – confortata dai numeri – è che il mercato possa ristabilirsi pienamente entro l'estate 2021. Le compagnie, secondo le fonti, stanno già predisponendo nuove disposizioni per garantire la safety a bordo delle proprie navi "anche a emergenza chiusa" e anche "dopo la eventuale diffusione del vaccino anti-Coronavirus". Queste disposizioni comprendono la sanificazione continua dei locali della nave, il controllo quotidiano della temperatura di equipaggio e passeggeri (rigorosamente a distanza) e il ripensamento di molti spazi pubblici, a partire dalle aree destinate ai buffet. Non è da escludere che molte delle navi commissionate ai cantieri e non ancora ultimate (o i cui lavori non siano ancora iniziati) vengano ripensate in base a quanto accaduto con la pandemia Covid-19.

Saranno evitati gli affollamenti sia a terra che a bordo, e il personale seguirà corsi specifici di igiene, sanificazione e gestione dei movimenti delle persone all'interno della nave. Inevitabile aumentare il presidio medico a bordo delle navi: una scelta che sarà adottata – spiegano gli addetti ai lavori – a prescindere dall'evoluzione positiva dell'emergenza Coronavirus. "Il settore parte da una posizione privilegiata perché nel corso degli anni ambienti come cucine, bar e spazi per bambini sono stati concepiti per garantire il massimo della sicurezza e dell'igiene, sotto l'attenta sorveglianza di enti certificatori internazionali", spiega un addetto ai controlli sanitari con esperienza ventennale.

"Ci sarà invece da intervenire sulle operazioni che presentano il maggiore fattore di rischio: l'imbarco, lo sbarco, le code a ristoranti e buffet, l'affollamento degli ascensori. Ma sono problematiche del tutto simili a quelle di ogni altra destinazione turistica: alberghi, villaggi vacanza, stazioni sciistiche. Per non parlare di treni, bus turistici e aerei". Insomma, le crociere – a dispetto delle previsioni di non pochi osservatori – potrebbero sul medio termine essere favorite rispetto ad altre mete. "Tutto dipenderà dalla volontà e dalla rapidità con cui gli armatori interverranno. E dalla "potenza di fuoco" che metteranno sul mercato in termini di comunicazione e marketing. Riprendersi dallo choc non sarà una passeggiata. Ma non sarà neppure una mission impossible".

Sarà inevitabile riconcepire anche le escursioni a terra, che rappresentano una delle maggiori fonti di reddito delle compagnie. "Ma anche in questo caso – spiega la fonte di ShipMag – sarà sufficiente rivolgersi a partner certificati. Gestire qualche centinaio di persone non è un'impresa titanica: basta organizzarsi nel rispetto delle regole. Minibus sanificati e destinazioni sicure gestite da professionisti: sarà questo il mix da seguire.

I Porti di Augusta e Catania reggono il colpo della pandemia

Il 2020 verrà ricordato come l'anno della Pandemia. Tutto sembra congelato e immobile in un'atmosfera quasi irreale. Ciononostante, le attività all'interno dei Porti proseguono con grande solerzia ed impegno. Noi tutti stiamo affrontando un periodo che resterà nella storia, siamo di fronte a qualcosa che ci ha presi alla sprovvista, che ci ha privati della libertà di movimento, di socializzazione, che ci ha costretti a lungo dentro le nostre abitazioni per la sopravvivenza dell'intera Nazione.

Ed è proprio in questa realtà surreale che i nostri Porti hanno fornito un servizio essenziale al Paese, rendendo fluida la circolazione delle merci in generale e dei beni di prima necessità in particolare.

Certamente gli effetti della pandemia non hanno tardato a farsi sentire con forza soprattutto nel settore passeggeri, ed in particolar modo in quello crocieristico, un comparto che, mi preme ricordare, ha svolto un ruolo centrale nella valorizzazione e nella promozione dei territori circostanti, restituendo al territorio stesso ricchezza e sviluppo infrastrutturale.

L'attività nei Porti di Augusta e di Catania non si è mai fermata, grazie all'impegno ed al coraggio del capitale umano di tutta la realtà portuale, dai terminalisti ai concessionari, dalle Capitanerie di Porto di Augusta e di Catania, all'Autorità di Sistema Portuale.

Per fortuna da un punto di vista logistico ed industriale lo scalo megarese e quello etneo sono in crescita, il primo per sostenere la GDO e l'intero settore del commercio alimentare dell'Isola, il secondo perché la raffinazione di petrolio è stata spinta al massimo dagli operatori che cercano di immagazzinare scorte. Si è avuto infatti un aumento totale di +21,57% rispetto al primo trimestre dello scorso anno, sull'insieme delle rinfuse solide e liquide, e +2,92% per i General Cargo ed un aumento del 3,79% delle unità Ro-Ro.

Il trasporto via mare delle merci su rotabili ed in container è proseguito e prosegue ininterrottamente dall'inizio della dichiarazione di pandemia, rendendo determinante, oggi più di ieri, la centralità dei due Porti di Augusta e Catania nei collegamenti da e per l'Europa, l'Asia e l'Africa.

Avv. Andrea Annunziata – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Rada di Augusta

Darsena Commerciale- Porto di Catania

Avv. Maria Concetta Di Pietro – Sindaco di Augusta

Nonostante l'emergenza dovuta alla pandemia, il Comune ed il Porto di Augusta lavorano in piena sinergia sulla programmazione delle attività di promozione e sviluppo economico

Il porto di Augusta, per la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, è da sempre uno degli snodi fondamentali per i traffici marittimi di quest'area e punto focale dei collegamenti da e per l'Europa, l'Asia, l'Africa. Sin dall'antichità, infatti, il seno megarese ha registrato presenze umane stabili la cui vocazione principale era il controllo delle coste e del territorio circostante, tramite la costruzione di approdi e di sistemi difensivi. Traccia indelebile del legame profondo e indissolubile tra la città e il suo porto è lo stemma di Augusta, nel quale l'aquila federiciana stringe fra gli artigli due monete, simbolo di ricchezza, traendole dal mare.

Con la creazione del polo petrolchimico, questo legame si è ulteriormente rafforzato, cambiando le dinamiche produttive e spostandole verso la più moderna industria della raffinazione del petrolio.

Nonostante la difficile situazione in cui ci troviamo, dovuta alle misure di prevenzione e contenimento contro la diffusione del Covid-19, e nonostante la parziale interruzione di alcune attività, legata alle limitazioni imposte dai decreti ministeriali, continua incessante la programmazione di tutte quelle azioni rivolte alla promozione e allo sviluppo economico del porto stesso e dell'intera città di Augusta.

A mero titolo esemplificativo, grazie all'impulso della ADSP ed all'impegno di tutti gli Enti, a vario titolo coinvolti, è in corso di approvazione il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che stabilisce le linee guida per la pianificazione strategico-economica del territorio.

Mai come in questo particolare momento storico è necessario utilizzare tutti gli strumenti e le strategie a nostra disposizione, garantendo la sicurezza e la salute di tutti, per gettare le basi e creare sinergie decisive al fine di garantire lo sviluppo completo e sostenibile del nostro territorio.

Dott. Salvatore Pogliese - Sindaco di Catania

“Oggi più che mai, bisogna agire sinergicamente per il rilancio di un turismo di qualità oltre che di quantità”

Il turismo di prossimità sarà il vero protagonista della prossima estate

Parlando di Catania non si può prescindere dai suoi elementi più qualificanti: il suo mare e l’Etna, un ecosistema unico al mondo. Anche il nostro territorio sta soffrendo per l’emergenza sanitaria mondiale dovuta al Coronavirus.

Soltanto adesso con la “fase due” si intravedono spiragli di luce e si può cominciare a programmare una possibile ripresa delle attività nel territorio in tutte le loro sfaccettature. Catania, la città di cui mi onore di essere Sindaco, prima di questa emergenza e grazie allo spirito imprenditoriale che da sempre l’ha animata, era letteralmente esplosa come meta turistica, nei primi posti anche nel gradimento internazionale, passando da meta “mordi e fuggi” ad una località in cui valeva la pena di fermarsi per più notti.

La tassa di soggiorno che abbiamo, per la prima volta, gestito con ordine, è riuscita così a diventare, per il notevole gettito, una fonte vitale dalla quale abbiamo attinto per riqualificare la città e il territorio.

Parte del merito di questa rinnovata vocazione di Catania va anche al turismo crocieristico che ha fatto approdare tra le nostre architetture barocche migliaia di turisti. D’altronde è stato sempre vivo lo spirito di collaborazione tra il Governo della Città e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale.

Il nostro porto, pur avendo il core business essenzialmente nella logistica e nel settore mercantile, ha però anche una gettonata zona diportistica e una viva e storica marineria che assicura alle nostre tavole un pesce di prim’ordine.

Ci rendiamo conto che tutto questo comparto ha subito una grave battuta d’arresto ma sono fiducioso che ricominceremo poco per volta anche con i commerci e il turismo di prossimità, che sarà il vero protagonista della prossima estate, a rimettere in moto questo settore che ha acquistato un’importanza sempre crescente nell’economia cittadina.

Sta a noi mettere in campo, assieme a tutti gli stakeholders, tutte le azioni sinergicamente volte a qualificare sempre più la Città. E il nostro Porto giocherà un ruolo determinante nelle strategie di rilancio di un turismo che deve essere sì importante nei numeri, ma anche di qualità.

Tutti assieme sono certo che centreremo l’obiettivo tenendo fede al motto di Catania “melior de cinere surgo”.

Contrammiraglio Giancarlo Russo –Direttore Marittimo della Direzione Marittima di Catania

Capitaneria di Porto. Ruolo centrale di riferimento per gli utenti del mare

Capitaneria di Porto
Guardia Costiera

In questo periodo di emergenza epidemiologica da Covid-19, la Guardia Costiera non ha diminuito il proprio impegno nell'assolvimento dei compiti istituzionali, atti a garantire l'operatività dei Porti, e la sicurezza e regolarità dei trasporti marittimi, oltre alla salvaguardia della vita umana in mare e la tutela dell'ambiente marino.

L'attuale situazione di emergenza legata al Covid-19 ha comportato la necessità di rimodulare molte delle attività legate al settore marittimo, introducendo adeguate semplificazioni e precise disposizioni, tenendo sempre ben presente l'obiettivo finale che rimane quello del regolare e sicuro svolgimento del trasporto marittimo, nonché della tutela della salute del personale navigante.

Nel contesto emergenziale determinato dalla pandemia da Coronavirus, la Guardia Costiera ha fatto proprie, con distinti provvedimenti, le misure imposte a livello internazionale e nazionale, In particolare, è stato introdotto su specifica richiesta del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto un articolo di legge che consente di prorogare la validità delle certificazioni di sicurezza di cui al DPR 435 del 8 novembre 1991 fino al 31 dicembre 2020, e che fino alla data del 31 agosto 2020, in deroga all'articolo 328 del codice della navigazione, tutti i contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio, vengano stipulati dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui all'articolo 329 del codice della navigazione, semplificando pertanto le procedure di imbarco e sbarco dei marittimi .

L'attuale situazione di emergenza ha comportato anche la sospensione, su tutto il territorio nazionale, delle attività svolte dai centri di addestramento allo svolgimento dei corsi di formazione per il personale marittimo. Ciò ha determinato l'impossibilità di provvedere alla frequenza dei corsi di aggiornamento richiesti per la convalida delle certificazioni necessarie per mantenere gli elevati standard di sicurezza degli equipaggi delle navi che continuano ad assicurare i trasporti via mare. Anche su questo tema cruciale, il Corpo delle Capitanerie di porto, nella consapevolezza dell'obbligo di frequenza dei sopra citati corsi per il rinnovo della certificazione e attesa l'impossibilità di procedere autonomamente alla proroga dei certificati di addestramento, ha avviato le necessarie interlocuzioni con l'Organizzazione Marittima Internazionale, per una soluzione globale ed armonizzata concretizzatasi con l'emissione della "Circular Letter" in data 17 marzo 2020. Tale risultato ha permesso di poter estendere automaticamente la scadenza della sopracitata certificazione fino alla data del 31 dicembre 2020.

La Capitanerie di porto hanno così mantenuto quel ruolo centrale di riferimento per tutti gli utenti del mare, pur nel rispetto delle stringenti normative emanate per evitare la diffusione del contagio da Coronavirus.

Dott.ssa Marina Noé
Presidente Assoporto Augusta

AMBASCIATORI DI SVILUPPO E SENTINELLE DEL BUON GOVERNO

Assoporto Augusta, associazione senza scopo di lucro che rappresenta lo storico cluster marittimo nel porto di Augusta, nella consapevolezza che gli operatori dell'intera filiera logistica svolgono, e stanno svolgendo ancora di più in questa fase emergenziale con impegno e coraggio, un ruolo essenziale per l'economica del Paese, intende contribuire al confronto attuale indicando possibili misure specifiche di supporto economico-finanziario per sostenere il comparto delle attività accessorie e necessarie al trasporto navale, nonché allo sviluppo in generale.

Oggi, seppure nelle circostanze in cui l'Italia - insieme all'intero pianeta - è precipitata, andrebbero considerati gli elementi che in una seria programmazione post-emergenziale potrebbero addirittura rivelarsi di estrema innovazione del sistema. Per affrontare la pericolosa crisi derivante dal protrarsi del lockdown e consentire al nostro sistema paese e, in particolar modo alla Sicilia, di recuperare il terreno economico-commerciale perduto, occorre modificare il modello culturale sin qui utilizzato, basato, tra l'altro, su regole a tutti i livelli immobilizzanti, piuttosto che far prevalere meccanismi semplici come il credito d'imposta, il fondo perduto, le autocertificazioni.

Il problema del tessuto imprenditoriale siciliano è sempre stato quello della sotto capitalizzazione delle imprese ed il forte indebitamento che non ha permesso un adeguato ricorso al credito, a seguito dei parametri imposti dalle legislazioni vigenti in materia di rating; ed inoltre, cosa assai più importante, i vincoli europei non hanno consentito allo stato italiano d'intervenire nei confronti del proprio sistema produttivo.

Occorre dunque, anche a livello europeo, decidere quali di quei vincoli stringenti oggi operativi ma inapplicabili alle condizioni date dal coronavirus bisogna al momento allentare. Infine, non servono misure destinate a sanare solo situazioni contingenti, ma programmazione d'interventi sostanziali e strutturali di grande respiro e durature nel tempo.

Per poter rilanciare l'economia del mare, si dovrebbero creare le condizioni per la riapertura dei cantieri per interventi strutturali ormai indifferibili, come le opere pubbliche portuali, con sistemi straordinari (regolati cioè sul modello di quelli utilizzati per la costruzione del ponte di Genova), avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità; ed ancora, si dovrebbero creare interventi finanziari a sostegno del capitale circolante che spesso s'infrangono nelle regola di cui sopra e per cui sarebbe necessaria l'esclusione dal rating. Infine, dovrebbe essere valorizzato lo strumento del credito d'imposta per interventi produttivi strutturali finalizzati alla ricapitalizzazione societaria, gli investimenti produttivi (acquisto di beni e macchinari per portare le imprese ad un livello tecnologico al passo con i tempi).

Ovviamente per funzionare dovrebbe essere un credito d'imposta al 100% il cui vantaggio sarebbe rappresentato dalla sostanziale detassazione integrale degli interventi, con ricadute dirette sulla domanda di beni e servizi. Il medesimo strumento potrebbe - con modalità operative differenti - essere anche utilizzato per il mantenimento della forza lavoro esistente, per le nuove assunzioni e la trasformazione dei contratti da tempo determinato a tempo indeterminato, con l'effetto di conseguire la parziale e/o totale decontribuzione e detassazione e Ultima proposta, ma non certo per importanza, una nuova rottamazione per tutte le PMI, con pagamento in dieci o più anni del solo venti percento dei propri debiti con lo stato, (anche quelli eventualmente già rottamati ed il cui carico sarà difficilmente sostenibile nel mutato scenario economico/finanziario), da regolarsi con il suindicato credito d'imposta, o in unica soluzione attraverso l'accesso ai mutui con le banche, garantiti dai fondi di garanzia, ed un ulteriore dieci percento da ripartire alla propria forza lavoro esente da tasse e contributi.

Occorre finalmente mettere in campo provvedimenti legislativi per una seria riforma fiscale e contributiva che non penalizzi il mondo delle imprese, che preveda un importante cuneo fiscale per i lavoratori.

Ulteriori misure necessarie sarebbero quelle che permettessero di fare slittare in una data da destinarsi il nuovo codice della crisi d'impresa, oltre a sospendere il DURC e il DURF ad un periodo successivo alla esecuzione di tutte le misure sopra descritte che porterebbero il sistema delle imprese ad essere pronte ad assumersi le proprie responsabilità; in caso contrario il sistema collasserà e stanno già emergendo tutti i segnali.

Sarebbe importante anche adottare misure efficaci affinché il costo del denaro nella nostra isola non sia superiore a quello del resto d'Italia, la cui attuale differenza, nelle migliori delle ipotesi, è di 3/4 punti percentuali.

Ed ancora, la cancellazione dei canoni demaniali 2020/2021, la diminuzione del costo dell'energia, cancellando gli oneri accessori in bolletta e spingere al massimo le compensazioni.

Dovremo essere pronti con poche regole chiare da attuare gradualmente, sperando di vedere la fine di questa crisi mondiale, poiché gli altri paesi utilizzeranno ogni risorsa disponibile, modificheranno ogni strumento europeo, per centrare il proprio successo.

Anche gli italiani ed i siciliani in particolare, hanno voglia di uscire dalle solite logiche impegnandosi in uno sforzo significativo per cogliere quella che tutti vogliamo che sia una seconda opportunità.

UNIONPORTS: AZIENDE CON ATTIVITA' NEL PORTO DI AUGUSTA PENALIZZATE DAL MECCANISMO DI FINANZIAMENTO DEL "CURA ITALIA"

Dott. Davide Fazio – Presidente Unionports

Un numero considerevole di Imprese operanti nel Porto di Augusta non potranno accedere nella stessa percentuale di altre Imprese ai finanziamenti previsti dal Decreto “Cura Italia” emanato dal Governo per sostenere le aziende in crisi a causa del blocco delle attività dovute alla pandemia del Coronavirus.

Il problema viene evidenziato dall’associazione Unionports Maritime Cluster, presieduta da Davide Fazio, che fa rilevare come il fermo delle attività della Raffineria Sonatrach di Augusta per quattro mesi nel 2019 per adeguarsi a superiori standard di sicurezza ed innovazioni tecnologiche ha comportato un’importante riduzione del traffico marittimo.

Si è ridotto quindi il fatturato di queste Imprese di circa il 35%.

Per cui, prevedendo il “Cura Italia” finanziamenti (per le Imprese con fatturato fino a due milioni di euro) calcolati in percentuale sul fatturato 2019 (per ottenere dalle banche finanziamenti fino al 90% garantiti dallo Stato), l’ammontare del possibile finanziamento si riduce, per queste imprese, in modo significativo. Fino a misure tali da non potere permettere, in molti casi, la continuazione dell’attività.

In sintesi, Unionports evidenzia che il tessuto imprenditoriale portuale è prevalentemente costituito da PMI che secondo il D.P.C.M. del 23/03/2020, avendo fatturato superiore a € 2 Mln., sono quindi le più penalizzate perché non hanno, a differenza delle altre immediata liquidità per affrontare l’emergenza tramite il differimento del pagamento di contributi e tasse, con possibilità di pagarle a rate da settembre in poi.

AL PORTO DI CATANIA GRIMALDI GARANTISCE LA CONTINUITA' TERRITORIALE E MANTIENE INALTERATE TUTTE LE LINEE CARGO DA E PER LA SICILIA

Per quanto riguarda l'attività della Grimaldi nel porto di Catania, dall'inizio dell'emergenza Covid-19 sono rimaste inalterate tutte le linee cargo da/per la Sicilia, così come deciso dagli Armatori, sia durante la prima fase dell'emergenza COVID-19, che durante l'attuale seconda fase.

Questa decisione, che può sembrare in contrasto con ogni logica commerciale (vista la inevitabile riduzione del riempimento stiva), ha comunque permesso la continuità territoriale, consentendo così agli autotrasportatori di lavorare senza fermi fornendo un raro esempio di logistica integrata che ha permesso l'approvvigionamento delle derrate alimentari, farmaceutiche e di prima necessità indispensabili quanto necessarie per tutta la popolazione dell'isola.

Evidenziamo inoltre che a seguito dei Dpcm governativi, l'imbarco/sbarco passeggeri sulla tratta Salerno/Catania vv è attualmente sospeso., In merito all'importante segmento dell'automotive, il traffico delle autovetture sia nuove che usate, ha subito una drastica riduzione a causa del fermo delle produzioni delle case automobilistiche e della domanda dei servizi delle aziende di autonoleggio.

Questa continuità territoriale tra la Sicilia ed il Continente, garantita dai servizi offerti da Gruppo Grimaldi nel porto di Catania, non ha avuto fermi. Le navi cariche di trailer accompagnati e non, hanno regolarmente potuto raggiungere i porti di Genova, Livorno Salerno Ravenna Brindisi e Malta.

Tutto ciò è stato possibile anche grazie al lavoro di controllo sanitario e di ordine pubblico effettuato da tutte le Autorità di Polizia e Sanitarie, che collaborando con tutti gli attori impegnati nel traffico portuale, hanno adottato tutti i protocolli garantendo di effettuare gli approdi in totale sicurezza.

DURANTE L'EMERGENZA CORONAVIRTUS TIRRENIA GARANTISCE CABINE SINGOLE PER GLI AUTISTI DEGLI AUTOARTICOLATI

Catania Port Service, terminalista di Tirrenia al Porto di Catania, ha dotato di DPI tutti i dipendenti, fornendo loro mascherine e guanti monouso da adoperare durante i turni di lavoro.

Ha regolamentato ulteriormente gli accessi presso i propri uffici, consentendo l'ingresso solamente agli impiegati addetti e mantenendo fra loro il distanziamento previsto per legge.

Tre volte a settimana tutti gli ambienti vengono disinfettati e dotati di gel sanificante.

Le navi Ro/Ro di Tirrenia, che ospitano gli autisti degli autoarticolati in partenza dai nostri porti italiani, garantiscono durante questa emergenza una intera cabina ad uso esclusivo, in modo tale che gli stessi autisti non entrino mai a contatto fra loro.

ONORATO
ARMATORI

Dott. Antonio Di Monte
AD Catania Cruise Port

Intervista ad Antonio Di Monte – Amministratore Delegato di Catania Cruise Port

- **Qual è la situazione attuale nel settore delle crociere?**

So di ripetere una frase già detta mille volte nelle ultime settimane, ma non c'è dubbio che stiamo vivendo un periodo senza precedenti.

Tutte le imprese di tutto il mondo sono state colpite in misura diversa dalla crisi sanitaria in atto, ma non credo di sbagliare affermando che l'industria delle crociere è una delle più colpite.

Già dall'inizio di marzo, le compagnie di crociera avevano temporaneamente sospeso il servizio in tutto il mondo a seguito della pandemia di COVID-19 e ad a questa sospensione ha poi fatto seguito il divieto di navigazione fino alla fine di luglio per le navi da crociera che operano nelle acque degli Stati Uniti, imposto dalle Autorità sanitarie di quel Paese (CDC – Centro per il controllo e la prevenzione delle malattie).

È poi intervenuta la chiusura dei confini nazionali in tutto il mondo e le compagnie hanno dovuto affrontare sia la difficoltà di trovare porti per la sosta inoperosa delle proprie navi, sia per rimpatriare gli equipaggi, a cui si aggiunge l'applicazione di generose politiche di cancellazione. Questa situazione sta causando enormi costi operativi e la maggior parte delle compagnie di crociera stanno tagliando drasticamente i costi e sono alla ricerca di liquidità per sopravvivere.

A livello Italia, considerato che quest'anno avremo 23 milioni di turisti che non andranno in vacanza sulle navi, il settore crocieristico dovrà fare i conti con una situazione davvero drammatica, a cui si aggiunge la sorte non meno complicata sia per tutte le imprese e gli artigiani specializzati nei servizi di mantenimento a bordo (imbianchini, idraulici, saldatori, elettricisti, camerieri, cuochi, macchinisti, ingegneri, facchini, personale di bordo), sia per tutti gli altri lavoratori dell'indotto (venditori di souvenir, tour operators, siti di interesse turistico, guide, noleggio bus, ristoranti e bar, etc.).

Per non parlare del mancato gettito fiscale, tra tassazione diretta e imposizione indiretta, che non si concretizzerà a causa di tutto ciò, determinando cospicue minori entrate per il pubblico erario.

- **Quando riprenderanno a navigare le navi da crociera?**

Credo che nessuno in questo momento possa fare previsioni attendibili.

Secondo gli annunci delle Compagnie, la maggior parte riprenderà le operazioni non prima di agosto, ma il periodo di sospensione viene aggiornato con cadenza quasi settimanale.

Si deve in ogni caso considerare che, anche se le Compagnie fossero pronte a riprendere la navigazione, resterebbero comunque numerosi e complessi problemi operativi che devono essere ancora risolti, come l'apertura e la piena operatività di tutti i porti dell'itinerario, la disponibilità di collegamenti aerei e la garanzia di potere effettuare le escursioni nelle diverse destinazioni.

Ma l'interrogativo che solleva i maggiori dubbi è anche un altro: nella situazione socio-economica in cui ci troveremo nei prossimi mesi, i crocieristi sarebbero disponibili ed interessati a fare una crociera quest'anno?

Ed ancora, con l'applicazione dei protocolli sanitari che con ogni probabilità saranno resi obbligatori e che potrebbero obbligare a navigare con numero di passeggeri ridotto rispetto alla capacità delle navi, occorre chiedersi se le Compagnie saranno comunque in grado di trarre il giusto profitto.

In questo panorama, sembra logico attendersi che le Compagnie riprenderanno le operazioni con le navi più efficienti della loro flotta e che crociere più brevi possano essere una buona opzione in una prima fase, così come le navi di lusso e quelle di minore dimensione e capacità potrebbero vedere una ripresa più rapida.

Detto questo, non ci aspettiamo – al momento - di vedere molte navi da crociera a Catania quest'anno, ma prevediamo un lento e graduale ritorno alla normalità nel 2021, a meno che il processo non subisca un'accelerazione a seguito della scoperta di un efficace vaccino anti Covid-19.

- **Ma prima di avere il vaccino, come saranno le operazioni alla luce delle nuove misure che le navi e i porti dovranno applicare per garantire i protocolli sanitari richiesti?**

Sicuramente saremo obbligati ad applicare protocolli rigorosi al terminal per garantire la salute dei crocieristi, degli equipaggi, dei nostri dipendenti e di tutti gli operatori coinvolti nella filiera.

Tutte le istituzioni a diversi livelli ed in tutti i Paesi stanno lavorando per condividere Linee Guida comuni, per la cui definizione Global Ports Holding sta offrendo una partecipazione attiva, in modo che i nostri porti siano pronti quando necessario.

Test di temperatura, screening, ottimizzazione della gestione dei flussi dei passeggeri e distanziamento, sanificazione degli ambienti, uso di dispositivi di protezione individuale e formazione per i nostri dipendenti, sono alcuni dei punti su cui stiamo discutendo.

Ma non basta. Ora più che mai appare come ineludibile la necessità di lavorare a stretto contatto con la comunità locale, con l'Autorità di Sistema Portuale, la Capitaneria di Porto, i Comuni del territorio, la Camera di Commercio, i gestori dei diversi siti di interesse turistico, i nostri partner e tutti i fornitori di servizi.

Non dovrà essere solo il porto, infatti, ma anche la "destinazione" – intesa come l'insieme inscindibile di tutti i soggetti sopra menzionati - che sarà chiamata ad applicare misure per garantire la salute dei visitatori e dei suoi cittadini.

Non c'è dubbio che le Compagnie privilegeranno quei porti che saranno in grado di offrire i più elevati standard di sicurezza ed è per questo che faccio appello a tutti coloro che sono coinvolti nel settore per unire le forze e per dare tutti assieme un messaggio condiviso e convincente sul fatto che la nostra destinazione è pronta ad accogliere i passeggeri.

- **Come vedi il futuro del settore crocieristico?**

Per rispondere a questa domanda dovrò fare ricorso ancora una volta ad una frase già usata da molti altri colleghi, come una specie di mantra: l'industria delle crociere sta affrontando una "tempesta perfetta", ma sono sicuro che tornerà più forte che mai.

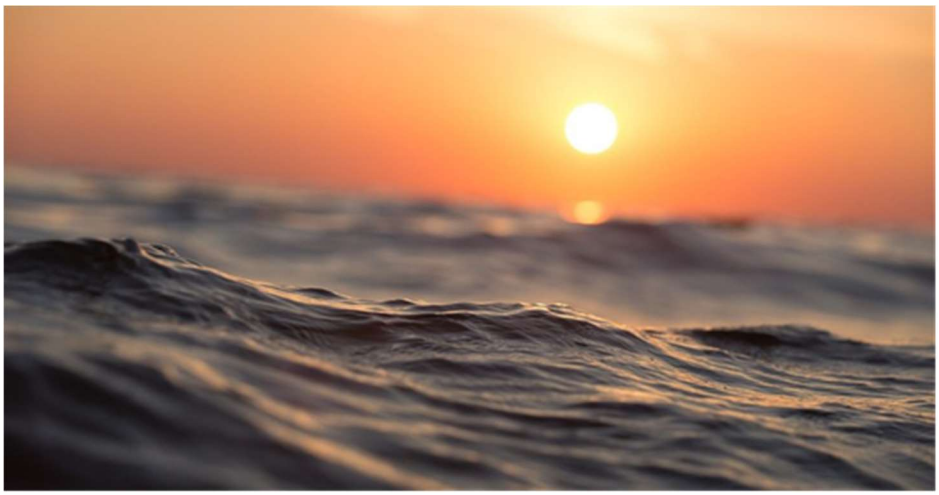
Forse ci vorrà del tempo per vedere i numeri a cui eravamo abituati, ma l'industria ha già mostrato altre volte la sua capacità di resistenza in passato e lo farà anche ora.

La crisi arriva sempre con inattese sfide ma anche con nuove opportunità e ci saranno vincitori e vinti.

A Catania lavoriamo per far parte del primo gruppo.

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Orientale

STAY SAFE

STAY HEALTHY

STAY STRONG