



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Primo Piano

28/03/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	5
<hr/>			
28/03/2020	Informatore Navale		6
<hr/>			

Trieste

29/03/2020	Il Piccolo Pagina 30		7
<hr/>			
29/03/2020	Il Piccolo Pagina 31		8
<hr/>			

Venezia

29/03/2020	Il Gazzettino Pagina 26		9
<hr/>			
29/03/2020	Il Gazzettino Pagina 32		10
<hr/>			

Savona, Vado

29/03/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21		11
<hr/>			
29/03/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 34		12
<hr/>			
29/03/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		13
<hr/>			
28/03/2020	Ansa		14
<hr/>			
28/03/2020	Ansa		15
<hr/>			

Genova, Voltri

29/03/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 13		16
<hr/>			
28/03/2020	Ansa		18
<hr/>			
28/03/2020	Genova Today		19
<hr/>			

28/03/2020	Genova24	20
Coronavirus, domani sbarcheranno i primi 300 marittimi dalla Msc Splendida		
28/03/2020	shippingitaly.it	21
Container: a marzo Psa Genova -40% e La Spezia -30%		

Ravenna

28/03/2020	Piu Notizie	22
Acque rossastre, l' Autorità di Sistema Portuale risponde ad Ancisi		
28/03/2020	Ravenna24Ore.it	24
Risposta dell' Autorità Portuale ad Ancisi (LpR) sulle acque rossastre		
28/03/2020	ravennawebtv.it	26
Acque rosse nel Candiano, l' Autorità Portuale: "Fenomeno non confermato dai nostri riscontri. Continuiamo a monitorare"		

Marina di Carrara

29/03/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 37	28
Il porto in trincea resta aperto Servizio merci essenziale		

Livorno

29/03/2020	Il Tirreno Pagina 13	29
Dimezzate le navi, spariti turisti e crociere Alla Porto 2000 scatta la cassa integrazione		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/03/2020	Il Mattino Pagina 9	31
L' Odissea delle navi da crociera tra Civitavecchia e il mar dei Caraibi		
29/03/2020	Il Messaggero Pagina 13	33
I 229 turisti (3 infetti) portati a Roma scontro Regione -Protezione Civile		

Napoli

29/03/2020	Il Roma Pagina 33	35
Prefetto: i marittimi possono rincasare		

Taranto

29/03/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 49	36
Due progetti di Rfi per l' area portuale		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

29/03/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 8	37
Sequestrate 19 tonnellate di materiale sanitario		

29/03/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 18	38
La solidarietà fa litigare gli schieramenti		

Messina, Milazzo, Tremestieri

29/03/2020	Gazzetta del Sud Pagina 8	39
Le nuove regole di viaggio tra le due sponde dello Stretto		

Catania

28/03/2020	Catania Oggi	41
Lega Salvini Premier Catania: incontro al porto per tutelare i pescatori e le loro famiglie		

Focus

29/03/2020	La Repubblica Pagina 13	<i>DI ALESSANDRA ZINITI</i>	42
Mascherine in volo e stop ai crocieristi Stretta alle frontiere			
28/03/2020	shipmag.it		43
Covid-19, aerei e navi: nuova ordinanza per chi entra in Italia			
28/03/2020	Huffington Post		44
"Aprite i magazzini delle aziende, in arrivo 250 navi. Dove mettiamo le merci?"			
28/03/2020	shipmag.it		46
Messina (Assarmatori): Traghetti allo stremo, rischia di saltare il sistema			
28/03/2020	shippingitaly.it		47
Per Assarmatori si avvicina il blocco totale dei traghetti in crisi di liquidità			
28/03/2020	shippingitaly.it		48
Gli spedizionieri non si arrendono nella battaglia con i consorzi amatoriali			

La Ministra De Micheli incontra i presidenti delle AdSP

GAM EDITORI

28 marzo 2020 - Si è tenuta ieri una videoconferenza fra il Ministro dei Trasporti e Infrastrutture e tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. La Ministra, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell' economia in senso assoluto e in un momento così critico ed emergenziale per il Paese, ha richiamato i presidenti sulla necessità di dare priorità in questa fase ai temi connessi alla gestione dell' emergenza e a preservare le possibilità di sviluppo dell' economia marittima. Inoltre, ha chiesto ai presidenti delle Autorità di contribuire all' elaborazione di nuove misure volte a garantire l' operatività dei porti e del mare, proponendo che siano esse stesse a farsi artefici e promotori di un piano di rilancio del settore. Un piano che parte dalla partecipazione delle Autorità alla stesura delle norme di semplificazione per la realizzazione di tutte le infrastrutture, non solo quelle portuali, al fine di costruire un progetto che sia prima di contenimento dei problemi - in questa fase storica in cui il paese si ritrova in ginocchio a causa dell' emergenza sanitaria - e poi di rilancio del sistema economico che ha il suo fulcro nella portualità. Al tempo stesso le autorità portuali sono state rassicurate sulla disponibilità di liquidità che permetterà loro di continuare ad esercitare efficacemente le loro funzioni. I presidenti hanno raccolto le indicazioni del Ministro e condiviso lo spirito propositivo ribadendo il loro impegno come rappresentanti dello Stato sul territorio a sostenere con dedizione lo sforzo enorme che l' attuale congiuntura richiede a tutte le Istituzioni.



La Ministra De Micheli incontra i presidenti delle AdSP in videoconferenza

Roma 27 MARZO 2020: Si è tenuta questo pomeriggio una videoconferenza fra il Ministro dei Trasporti e Infrastrutture e tutti i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. La Ministra, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell' economia in senso assoluto e in un momento così critico ed emergenziale per il Paese, ha richiamato i presidenti sulla necessità di dare priorità in questa fase ai temi connessi alla gestione dell' emergenza e a preservare le possibilità di sviluppo dell' economia marittima. Inoltre, ha chiesto ai presidenti delle Autorità di contribuire all' elaborazione di nuove misure volte a garantire l' operatività dei porti e del mare, proponendo che siano esse stesse a farsi artefici e promotrici di un piano di rilancio del settore. Un piano che parte dalla partecipazione delle Autorità alla stesura delle norme di semplificazione per la realizzazione di tutte le infrastrutture, non solo quelle portuali, al fine di costruire un progetto che sia prima di contenimento dei problemi - in questa fase storica in cui il paese si ritrova in ginocchio a causa dell' emergenza sanitaria - e poi di rilancio del sistema economico che ha il suo fulcro nella portualità. Al tempo stesso le autorità portuali sono state rassicurate sulla disponibilità di liquidità che permetterà loro di continuare ad esercitare efficacemente le loro funzioni. I presidenti hanno raccolto le indicazioni del Ministro e condiviso lo spirito propositivo ribadendo il loro impegno come rappresentanti dello Stato sul territorio a sostenere con dedizione lo sforzo enorme che l' attuale congiuntura richiede a tutte le Istituzioni.



Il Piccolo

Trieste

sito inquinato il monitoraggio arpa

Trieste chiama Roma: più gestione diretta nell' area da bonificare

La Regione delibera un allargamento delle competenze vicino al Canale navigabile e chiede disco verde al governo Particelle sabbiose in arrivo dall' Asia Boom di polveri rilevate nell' aria

Massimo Greco Un "pro-memoria" per scuotere il ministero dell' Ambiente dal torpore: la giunta Fedriga ha approvato la delibera, con la quale propone di sottrarre la cosiddetta area dei "piccoli operatori" al Sito di interesse nazionale (Sin), che passerebbe invece alla competenza della Regione Fvg (Sir). Un modo per rendere più agili e veloci le procedure relative alla bonifica dei siti inquinati, come è già accaduto con i terreni attorno al Canale Navigabile che nel febbraio 2018 durante la giunta Serracchiani transitarono sotto la giurisdizione regionale. Perché è chiaro che un conto è gestire una pratica in via Carducci a Trieste e un conto è gestirla in via Cristoforo Colombo a Roma. Lo ha annunciato l' assessore all' Ambiente, Fabio Scoccimarro, tenendo fede all' impegno assunto una ventina di giorni fa nel corso di un incontro con le imprese che operano nell' area "piccoli operatori". Adesso la delibera sarà trasmessa a Roma, per cercare di ottenere quello che non è stato possibile portare a casa sulla base di una semplice trattativa intra-istituzionale. L' atto giuntale è una "forzatura" che Trieste si sarebbe volentieri evitata, ma che si è resa di fatto inevitabile alla luce delle non-risposte ministeriali. Scoccimarro intende salvare nel nuovo accordo di programma da definire con Roma i finanziamenti statali garantiti nel vecchio accordo del 2012, circa 8 milioni. A giudizio dell' assessore, la revisione del perimetro consentirebbe di risolvere le sovrapposizioni di competenze tra centro e periferia. La delibera esclude dal Sin anche il sito dell' ex raffineria Aquila Teseco, dove il procedimento di bonifica si è concluso. La nota della Regione ricorda che, oltre alla parte terrestre di 500 ettari suddivisa tra "grandi" e "piccoli" operatori, c' è una parte a mare che si estende per 1200 ettari nella zona più orientale del Golfo, tra Molo V e Punta Ronco, delimitata dalle dighe foranee. Alla decisione della giunta regionale si è giunti in seguito al pressing esercitato da una ventina di aziende, che operano nei 12 ettari tra la riva nord del Canale e via Caboto. Tra esse Facau, Bruno Pacorini, Pittway, Illycaffè, Java Biocolloid, Ortolan Mare. Da segnalare infine un commento di Sara Vito, oggi responsabile regionale Ambiente del Pd e predecessore di Scoccimarro all' assessorato. Scoccimarro dice che da anni la situazione è ferma - puntualizza - ma in realtà il lavoro è iniziato nell' estate 2017 con la giunta Serracchiani e ha portato al positivo risultato dell' inverno 2018, con l' apprezzamento di **Autorità portuale** e Area di ricerca. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

dopo l' allarme falle di due settimane fa

Operazione trasloco per il pontone Ursus atteso dal restyling

Programmato nei prossimi giorni, meteo permettendo, lo spostamento dal Porto vecchio al bacino di Fincantieri

Gianpaolo Sartil' Ursus trasloca. La storica gru ormeggiata in Porto vecchio sarà spostata in arsenale, nel bacino della Fincantieri, per un intervento di restauro. Il trasferimento è in programma già la prossima settimana, sempre che le condizioni meteo lo consentano. Da domani, in effetti, è previsto il ritorno della bora. Il passaggio in cantiere servirà innanzitutto per riparare le falle dello scafo che nei giorni scorsi avevano fatto imbarcare acqua. Senza il pronto intervento degli addetti dell' Authority, dei Vigili del fuoco e della Capitaneria, il pontone poteva affondare. Il rischio c' era. Si tratterà comunque di una "migrazione" in grande stile e in qualche modo scenografica, seppur limitata a un paio di miglia, ma che durerà una quarantina di minuti: dobbiamo immaginarci la grande gru di ferro trainata e tenuta salda dai rimorchiatori che percorre un tratto del litorale, fino allo specchio di mare su cui si affaccia la Torre del Lloyd. L' operazione necessita di un certificato di trasferibilità navale (richiesto dalla Capitaneria di porto ed emesso da un istituto ad hoc) preliminare al passaggio dal Porto vecchio al bacino di Fincantieri. Il certificato sarà accompagnato dalle

prescrizioni sulle modalità tecniche e sulle misure da rispettare per le delicate operazioni di movimentazione. «Molto dipende dal meteo, perché se c' è la bora ovviamente con l' Ursus non si può navigare», conferma Fabio Rizzi, direttore di Porto Trieste Servizi srl ed ex responsabile della sicurezza dell' **Autorità portuale**. «Nei giorni scorsi, viste le forti raffiche, la gru è stata costantemente monitorata anche con l' aiuto degli ormeggiatori che ci assistono sempre. Ci sono stati sopralluoghi continui. Non si è verificato alcun problema: lo scafo ha tenuto. Ma ora per spostare da una parte all' altra del porto una struttura del genere, così vecchia, le condizioni meteo devono essere ideali». Oltre ai rimorchiatori di traino potrebbe servire anche la presenza di un sistema di pompaggio nel caso il pontone imbarchi acqua. «Prima di tutto l' Ursus sarà ormeggiato nell' area di Fincantieri all' esterno del bacino di carenaggio - spiega ancora Rizzi -, appena il bacino sarà disponibile con spazi adeguati, si potranno iniziare i lavori. In quell' area sono molto attrezzati tecnicamente». In questa fase, come detto, l' intervento riguarda una prima ristrutturazione di emergenza, conseguente alle pericolose falle scoperte nei giorni scorsi. L' allarme risale a due settimane fa, quando l' acqua di mare aveva iniziato a invadere lentamente parte del pontone, compresa la sala macchine. Sul posto, grazie a una segnalazione dei vigilantes in servizio all' interno dello scalo, erano intervenuti gli addetti dell' Authority, i Vigili del fuoco, la Capitaneria e la Polizia. Dopo una prima operazione di pompaggio, i tecnici si erano messi al lavoro per localizzare con precisione gli squarci e ripararli con l' installazione di alcune placche. La prima delle due spaccature dello scafo era stata scoperta con facilità, ma per localizzare la seconda è servito invece più tempo, rendendo indispensabile l' impiego dei tecnici subacquei. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Le Costa non attraccheranno» I No Grandi Navi si mobilitano

CROCIERISTICA VENEZIA «Fuori le grandi navi dalla laguna, al tempo del coronavirus e per sempre! » Lo chiede il Comitato NoGrandiNavi - Laguna Bene Comune in un comunicato nel quale parla di scampato pericolo per la Costa Luminosa e Costa Victoria che, nei giorni scorsi, non sono state fatte attraccare in Marittima a Venezia, con centinaia di croceristi, alcuni dei quali contagiati dal coronavirus. «Ma altre due grandi navi minacciano di approdare a Venezia nelle prossime settimane o addirittura giorni - annunciano con preoccupazione gli ambientalisti -. La Costa Mediterranea alle Mauritius il 13 marzo 2020 ha imbarcato 800 croceristi provenienti da diversi paesi europei, il giorno prima della sospensione dei viaggi decisa dalla compagnia (per ultima rispetto alle altre) per la pandemia in corso. Il 10 aprile - da calendario - dovrebbe arrivare a Venezia. Ora si trova nel canale di Suez, quindi potrebbe anche arrivare prima. La maggior parte degli ospiti della nave - da quanto postano sui social - teme che, in caso di contagi a bordo, la situazione rischierebbe di diventare incontrollabile. La Costa Deliziosa continua il giro del mondo da Venezia a Venezia nonostante la pandemia: è partita lo scorso 5 gennaio 2020 e dovrebbe arrivare a Venezia il prossimo 26 aprile, ma potrebbe arrivare prima». Il Comitato No Grandi Navi, riunitosi ieri in assemblea in modalità telematica, ha scritto al Ministero dei trasporti, alla Capitaneria di **Porto**, all' Autorità portuale e a Vpt per difidarli dal permettere i due approdi. «Né ora né mai più! Visto pure il Decreto Clini Passera che vieta - da otto anni - il passaggio delle Grandi navi davanti a San Marco e per il Canale della Giudecca e il vincolo posto dal Ministero dei Beni Culturali sul Canale della Giudecca ed il Bacino - polemizzano gli ambientalisti -. Temiamo che le compagnie tentino la forzatura e Costa imponga gli attracchi: non lo permetteremo. Non ci costringano a forme di disobbedienza civile, mettendo la nostra intelligenza, i nostri corpi e i nostri mezzi contro tale sfruttamento finale della nostra città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, nel caos si testano le paratoie

IL **MOSE** VENEZIA Ci mancavano il coronavirus e le dimissioni del terzo amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova. Il super commissario per il completamento della grande opera, Elisabetta Spitz, al momento non commenta l' accaduto e quindi si può supporre che la data di consegna del **Mose** resti invariata, così come la possibilità di poterla utilizzare il prossimo autunno in caso di acque alte importanti. Intanto sono confermate le prove di sollevamento di martedì e mercoledì nella bocca di porto di Chioggia, importanti perché per la prima volta si faranno con gli impianti non provvisori. Intanto, il presidente dell' Ance, Giovanni Salmistrari, è perplesso dalle dimissioni del commissario Vincenzo Nunziata. Dimissioni annunciate un mese prima. «Non credo ai motivi personali - commenta Salmistrari - Nunziata deve aver visto o capito cose che sarebbe bene dicesse. Non capisco questa cosa, l' andarsene in silenzio. Il Consorzio, poi, oggi come oggi non è più un consorzio, non è gestito dalle imprese ma da commissari straordinari. Le imprese sono diventate esecutori di ordini e basta». Qualche preoccupazione sui tempi e sull' opera rimane. «Pensavo - continua - che l' avvento della Spitz desse una scossa un pelino più importante, anche se devo riconoscere che appena arrivata si è aperto lo scenario del Covid 19. Quello che si riesce a fare è molto poco». Rimane un problema di sicurezza nei cantieri, dovuto soprattutto alla carenza delle mascherine, fino a poco tempo fa oggetti di cui nei luoghi di lavoro c' era grande abbondanza. «Visto che c' è un coordinatore per la sicurezza - aggiunge - che si prende la responsabilità di prendere e pagare ogni procedura necessaria, se se vi saranno tutti i presidi che servono, a cominciare dalle mascherine che sono abbastanza introvabili, si potrà fare la prova di sollevamento. Poi, ci sarebbe una cosa da dire: nessuno si è preso la briga di dire quali mascherine devono essere usate sul luogo di lavoro tra persone sane. Il tunnel mi pare garantisca le condizioni di sicurezza - conclude - c' è un grosso problema invece sui trasporti. Inutile che gli operai stiano a distanza e poi viaggino in vaporetti e bus strapieni. Actv ha tagliato in maniera lineare e anche le corse pendolari invece di rafforzarle per ridurre i contatti. È un problema che c' è ancora». (m.f.)



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Restano a bordo i 49 positivi la Lombardia non li vuole

Un altro imprevisto blocca lo sbarco dei marittimi a rischio. Allarme della Asl Ora spunta l' ipotesi di un trasferimento in una struttura nella provincia di Pisa

Silvia Campese / **SAVONA** Il tempo è scaduto: è stata superata la settimana. Ma le problematiche, legate a Costa Luminosa, ormeggiata in **porto** a **Savona** dal 21 marzo scorso, non sono ancora risolte. E le garanzie sugli sbarchi entro le 48 ore, che era stato assicurato alla città, suonano come una beffa. Ieri, l'ennesimo imprevisto ha mandato all'aria i piani. I 49 membri dell'equipaggio, risultati positivi al test da coronavirus, non sono partiti per la Lombardia, dove una struttura alberghiera, che sorge accanto all'ospedale San Raffaele, li avrebbe dovuti accogliere. La regione, una delle più martoriate dalla pandemia, ha rifiutato l'accoglienza dei marittimi di Costa, oberata dalle problematiche sanitarie interne. Da qui, l'ennesima corsa frenetica alla ricerca di una soluzione alternativa, sempre con la preoccupazione che qualcuno dei 49 membri dell'equipaggio abbia un peggioramento improvviso, con la necessità di immediata ospedalizzazione. Ed è proprio questo lo spettro che, dal primo giorno, terrorizzava l'assessore regionale alla Protezione civile, Giacomo Raul Giampedrone, il sindaco di **Savona**, Ilaria Capioglio, e il direttore dell'Asl savonese, Paolo Cavagnaro: l'impossibilità, da parte delle strutture sanitarie savonesi e liguri di accogliere un'utenza ulteriore a quella del territorio. Da qui la necessità di ridurre al minimo la presenza a **Savona** di soggetti a rischio. Un appello che le istituzioni hanno gridato ad alta voce in più occasioni, nelle numerose riunioni che si sono susseguite in questi giorni. Ieri, però, quando tutto sembrava risolto e anche l'ultima tranche dell'equipaggio pronta alla partenza, è arrivato il diniego - più che comprensibile - dalla Lombardia. Immediata la riconvocazione della videoconferenza coordinata dalla Prefettura di **Savona**, con tutti gli enti coinvolti, tra cui la Protezione civile nazionale, per trovare una soluzione alternativa. Dopo una prima fumata nera, in serata, è arrivata la buona notizia: i 49 positivi verranno accolti in una struttura della Toscana, nella provincia di Pisa. La data precisa del trasferimento, però, non è ancora stata comunicata. Se le cose andranno come devono, già oggi o al massimo lunedì, sarà la Croce Rossa Italiana a organizzare il trasporto protetto, diretto in Toscana, con appositi mezzi e infermieri a seguito. Non è, però, stata comunicata con certezza la data della partenza: sino a che non ci sarà il cosiddetto "disco verde", ossia l'ok ufficiale allo spostamento per l'accoglienza da parte della Toscana, le persone resteranno a bordo della nave. Ovviamente saranno isolati rispetto agli altri 120 membri dell'equipaggio, che resteranno a bordo di Costa Luminosa, in **porto** a **Savona**, sino a data da destinarsi. Probabilmente sino a che la pandemia non sarà in fase di risoluzione. «È positiva la notizia della nuova disponibilità all'accoglienza da parte della struttura in Toscana - ha detto il dirigente dell'Asl Savonese, Paolo Cavagnaro - L'auspicio è che il tutto avvenga in tempi brevissimi. Fino a quel momento, resta alta l'attenzione e la preoccupazione che si possano verificare aggravamenti, con la necessità immediata di ricovero. Come ribadito, le nostre strutture sanitarie sono a tappo: anche uno o due letti occupati in più possono pregiudicare la situazione». Sono due i passeggeri di Costa, poi deceduti, ricoverati a **Savona**. Dieci, in totale, quelli che sono stati ricoverati. -



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

la costa luminosa a savona

Salta il trasferimento in Lombardia dei 49 marittimi risultati positivi

I 49 componenti dell' equipaggio della Costa Luminosa positivi al coronavirus che avrebbero dovuto essere trasferiti in una struttura alberghiera nei pressi di Milano, sono in realtà ancora a bordo della nave. La Luminosa si trova in porto a Savona da oltre una settimana. Per loro Costa aveva individuato la sistemazione lombarda che però è risultata non praticabile visto che la Lombardia è la regione più colpita dall' emergenza Covid19. Ora si dovrà pensare ad un altro piano di redistribuzione dei 49 membri dell' equipaggio e la compagnia di navigazione si è messa nuovamente alla ricerca di nuove strutture dove poter ospitare i marittimi risultati positivi. Una volta che saranno sbarcati resteranno a bordo solo i circa 120 marittimi negativi al coronavirus, necessari alla gestione della nave, e si potrà procedere alla sanificazione prevista. Della Luminosa.e.r. -

LA STAMPA
24 LOMBARDIA
EMERGENZA COVID-19

Chef stellati, pizzerie e sushi beach convertiti al delivery per ripartire

Dal Marina di Savona alle aziende agricole di Albengo: è partita la consegna a domicilio di piatti e prodotti.

Altri tre decessi nel Savonese e salgono i malati ricoverati

Nelle ultime 24 ore si è registrato un aumento anche delle persone ricoverate alla sorveglianza attiva.

Effetto virus sui reati: crollo del 61,6 per cento

La Lombardia è stata colpita dal coronavirus, ma il numero di reati è crollato del 61,6 per cento.

Borghetta, alla Humanitas i decessi ora salgono a 14

Il numero di decessi è salito a 14, il più alto in Italia.



Il caso

Luminosa i 49 positivi in Toscana

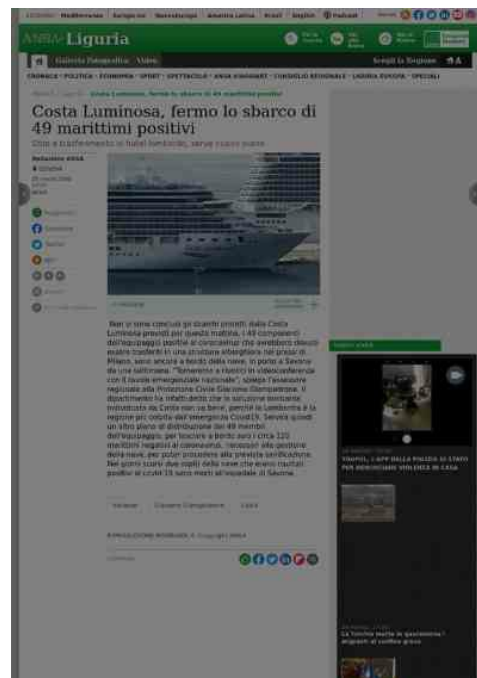
Trovato l'accordo a livello nazionale i marittimi in un comune della Provincia di Pisa

di Massimo Minella L' accordo arriva in serata. « Sto aspettando l' ok ufficiale poi scatta il trasporto protetto della Croce Rossa ». Mancano pochi minuti alle 21 e l' assessore regionale alla Protezione Civile Giacomo Giampedrone può tirare un respiro di sollievo con i 49 membri dell' equipaggio che, grazie all' accordo con il sistema sanitario nazionale, lasceranno la Costa Luminosa, ora nel porto di Savona, e si sposteranno per le cure in un comune della provincia di Pisa. « Sì, abbiamo chiuso, li prende un comune del Pisano - conferma Giampedrone - Appena riceviamo il disco verde parte l' operazione. Credo ci vorrà ancora qualche ora, quindi immagino che tutto si possa svolgere domani (oggi per chi legge n.d.r.)». La giornata non era iniziata bene perché in mattinata era arrivato lo stop al trasferimento dei 49 componenti dell' equipaggio positivi al coronavirus di Costa Luminosa destinati a una struttura alberghiera nei pressi di Milano. Soluzione respinta dal tavolo emergenziale nazionale perché la Lombardia è la regione più colpita dall' emergenza Covid. Nel pomeriggio, sempre in videoconferenza, è ripresa la riunione e alla fine si è individuata una soluzione per i 49 membri dell' equipaggio di Luminosa, da una settimana sulla nave. Una situazione che comprensibilmente aveva suscitato anche la preoccupazione del sindaco di Savona Ilaria Caprioglio. «Non poteva certo essere la Liguria a farsi carico di queste 49 persone - spiega Giampedrone - la loro situazione non era particolarmente critica, i sintomi sono lievi, alcuni sono asintomatici, ma visto che ci dovranno essere dei ricoveri non potevamo gravare sul nostro sistema regionale. Ora ci possiamo concentrare solo sulle due navi di Msc, Splendida e Opera». Questa mattina una parte delle 1116 persone che compongono l' equipaggio della nave Splendida, attraccata ieri a Genova, comincerà a lasciare la nave. I primi a partire saranno i 308 marittimi indonesiani con una charter da Malpensa. Poi entro una settimana dovrebbero andarsene quasi tutti gli altri. Alla fine dovrebbero restare circa duecento membri dell' equipaggio, il minimo ritenuto indispensabile per mantenere la nave. Oltre agli indonesiani entro mercoledì partiranno 188 filippini e altri 100 membri residenti nella Comunità Europea. « Avere aperto un solo fronte, con le navi Msc in porto a Genova, per noi è molto importante - aggiunge Giampedrone - Sulla Splendida non ci sono casi positivi, comunque. Per quanto riguarda la Opera, che è già a Genova da qualche giorno e su cui sono stati registrati alcuni casi, uno dei quali ricoverato al Galliera, «si sta ragionando di ridurre ulteriormente il carico attualmente a bordo». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Costa Luminosa, fermo lo sbarco di 49 marittimi positivi

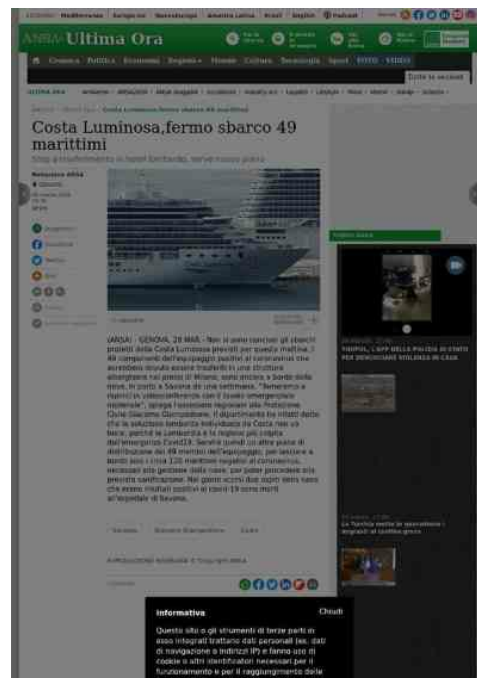
Non si sono conclusi gli sbarchi protetti dalla Costa Luminosa previsti per questa mattina. I 49 componenti dell' equipaggio positivi al coronavirus che avrebbero dovuto essere trasferiti in una struttura alberghiera nei pressi di Milano, sono ancora a bordo della nave, in **porto a Savona** da una settimana. "Torneremo a riunirci in videoconferenza con il tavolo emergenziale nazionale", spiega l' assessore regionale alla Protezione Civile Giacomo Giampedrone. Il dipartimento ha infatti detto che la soluzione lombarda individuata da Costa non va bene, perché la Lombardia è la regione più colpita dall' emergenza Covid19. Servirà quindi un altro piano di distribuzione dei 49 membri dell' equipaggio, per lasciare a bordo solo i circa 120 marittimi negativi al coronavirus, necessari alla gestione della nave, per poter procedere alla prevista sanificazione. Nei giorni scorsi due ospiti della nave che erano risultati positivi al covid-19 sono morti all' ospedale di **Savona**.



Costa Luminosa,fermo sbarco 49 marittimi

Stop a trasferimento in hotel lombardo, serve nuovo piano

(ANSA) - GENOVA, 28 MAR - Non si sono conclusi gli sbarchi protetti dalla Costa Luminosa previsti per questa mattina. I 49 componenti dell' equipaggio positivi al coronavirus che avrebbero dovuto essere trasferiti in una struttura alberghiera nei pressi di Milano, sono ancora a bordo della nave, in **porto a Savona** da una settimana. "Torneremo a riunirci in videoconferenza con il tavolo emergenziale nazionale", spiega l' assessore regionale alla Protezione Civile Giacomo Giampedrone. Il dipartimento ha infatti detto che la soluzione lombarda individuata da Costa non va bene, perché la Lombardia è la regione più colpita dall' emergenza Covid19. Servirà quindi un altro piano di distribuzione dei 49 membri dell' equipaggio, per lasciare a bordo solo i circa 120 marittimi negativi al coronavirus, necessari alla gestione della nave, per poter procedere alla prevista sanificazione. Nei giorni scorsi due ospiti della nave che erano risultati positivi al covid-19 sono morti all' ospedale di **Savona**.



FOLLIA La reazione di una regione che non avrebbe più economia

La Liguria si ribella all' idea di svendere i gioielli all' Europa

Il Pd vuole dare in pegno porti, musei, palazzi e spiagge per avere un prestito

Diego Pistacchi Il premier Conte dice che l' Italia è pronta a far da sé in caso l' Europa non aiuti l' Italia e non decida prestiti comunitari adeguati. Il fatto è che ieri, in un' intervista a Repubblica, il tesoriere del Pd Luigi Zanda - non un pivellino pentastellato catapultato in Senato con qualche click in più degli altri - ha spiegato come fare. Ha detto che si potrebbero dare in pegno all' Europa i gioielli di famiglia. Il patrimonio nazionale, il demanio. E ha pure atto gli esempi pratici, partendo dai palazzi storici, persino le sedi parlamentari, e poi musei, porti e aeroporti, le spiagge. Parole da brividi. Se poi l' Italia, come possibile, non riuscisse a pagare il debito? Avrebbe consegnato tutta la propria ricchezza all' Europa. Un sogno che neppure Merkel e compagni sarebbero riusciti a immaginare così eccitante. Per la Liguria sarebbe ancor più la fine. A partire dall' asset principale, il più importante porto d' Italia. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, Paolo Emilio Signorini, chiede di non commentare. Gli addetti ai lavori trasecolano. «Porti e aeroporti sono asset fondamentali dell' economia - reagisce Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. In queste settimane di emergenza la logistica ha dimostrato tutto il suo valore e l' importanza per i cittadini. Solo questo credo faccia capire che la svendita sarebbe una scelta scellerata e senza alcun fondamento di ragionevolezza. Se la politica ha bisogno di slogan, li cerchi altrove». La politica no. Non tutta almeno. Tanto che chi di infrastrutture strategiche si è interessato fino a pochi mesi fa come vice ministro, esplose tutta la propria rabbia. Anche perché ha ben chiaro cosa sia successo, solo pochi anni fa, alla Grecia, strozzata dalla troika europea e ora senza nulla per ripartire, con il porto del Pireo in mano ai cinesi, gli aeroporti controllati dai tedeschi. «Le dichiarazioni del senatore Pd Zanda sono inaccettabili e pericolose e richiamano, in maniera molto preoccupante, a uno scenario economico simile alla Grecia. tuona Edoardo Rixi, della Lega -. Noi siamo pronti a collaborare con tutte le forze politiche e il governo per il bene del Paese e nell' interesse degli italiani, ma diremo no a chi vuole svendere i nostri porti, i nostri aeroporti, le nostre infrastrutture e le nostre spiagge». Le spiagge, appunto. Non basta la scorretta applicazione della direttiva Bolkestein a provare a consegnare 6.800 chilometri di coste alle lobby europee? La Liguria è diretta interessata al problema ed è capofila a livello nazionale. Esprime anche il presidente nazionale di Assobalneari, l' associazione di categoria che fa capo a Confindustria. «Non vedo il problema, è giusto provare a sdrammatizzare anche in questi momenti e probabilmente il senatore Zanda ha voluto solo giocare d' anticipo di qualche giorno. Se come pesce d' aprile vuol, far credere ai colleghi che saranno ospitati in un palazzo di proprietà di altri, non è giusto rovinargli lo scherzo - ironizza Fabrizio Licordari -. Tornando seri, non vedo perché dare le nostre spiagge a Paesi o potenze economiche straniere. Perché allora non darle agli italiani? Come balneari siamo pronti a riprendere un discorso già avviato in passato. Ad acquistare noi, non le spiagge sia chiaro, ma solo quelle aree sulle quali sono edificate le nostre strutture». Il demanio è qualcosa di talmente strategico per la Liguria, che non a caso esprime anche il coordinatore nazionale della conferenza delle Regioni in materia. «Non mi sembra il caso di ragionare su simili ipotesi

29 marzo 2020 | L'Espresso | Il Parlamento e della Liguria | GENOVA 13



FOLLIA La reazione di una regione che non avrebbe più economia

La Liguria si ribella all'idea di svendere i gioielli all'Europa

Il Pd vuole dare in pegno porti, musei, palazzi e spiagge per avere un prestito

Il tesoriere del Pd Luigi Zanda ha spiegato come fare. Ha detto che si potrebbero dare in pegno all' Europa i gioielli di famiglia. Il patrimonio nazionale, il demanio. E ha pure atto gli esempi pratici, partendo dai palazzi storici, persino le sedi parlamentari, e poi musei, porti e aeroporti, le spiagge. Parole da brividi. Se poi l' Italia, come possibile, non riuscisse a pagare il debito? Avrebbe consegnato tutta la propria ricchezza all' Europa. Un sogno che neppure Merkel e compagni sarebbero riusciti a immaginare così eccitante. Per la Liguria sarebbe ancor più la fine. A partire dall' asset principale, il più importante porto d' Italia. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, Paolo Emilio Signorini, chiede di non commentare. Gli addetti ai lavori trasecolano. «Porti e aeroporti sono asset fondamentali dell' economia - reagisce Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. In queste settimane di emergenza la logistica ha dimostrato tutto il suo valore e l' importanza per i cittadini. Solo questo credo faccia capire che la svendita sarebbe una scelta scellerata e senza alcun fondamento di ragionevolezza. Se la politica ha bisogno di slogan, li cerchi altrove». La politica no. Non tutta almeno. Tanto che chi di infrastrutture strategiche si è interessato fino a pochi mesi fa come vice ministro, esplose tutta la propria rabbia. Anche perché ha ben chiaro cosa sia successo, solo pochi anni fa, alla Grecia, strozzata dalla troika europea e ora senza nulla per ripartire, con il porto del Pireo in mano ai cinesi, gli aeroporti controllati dai tedeschi. «Le dichiarazioni del senatore Pd Zanda sono inaccettabili e pericolose e richiamano, in maniera molto preoccupante, a uno scenario economico simile alla Grecia. tuona Edoardo Rixi, della Lega -. Noi siamo pronti a collaborare con tutte le forze politiche e il governo per il bene del Paese e nell' interesse degli italiani, ma diremo no a chi vuole svendere i nostri porti, i nostri aeroporti, le nostre infrastrutture e le nostre spiagge». Le spiagge, appunto. Non basta la scorretta applicazione della direttiva Bolkestein a provare a consegnare 6.800 chilometri di coste alle lobby europee? La Liguria è diretta interessata al problema ed è capofila a livello nazionale. Esprime anche il presidente nazionale di Assobalneari, l' associazione di categoria che fa capo a Confindustria. «Non vedo il problema, è giusto provare a sdrammatizzare anche in questi momenti e probabilmente il senatore Zanda ha voluto solo giocare d' anticipo di qualche giorno. Se come pesce d' aprile vuol, far credere ai colleghi che saranno ospitati in un palazzo di proprietà di altri, non è giusto rovinargli lo scherzo - ironizza Fabrizio Licordari -. Tornando seri, non vedo perché dare le nostre spiagge a Paesi o potenze economiche straniere. Perché allora non darle agli italiani? Come balneari siamo pronti a riprendere un discorso già avviato in passato. Ad acquistare noi, non le spiagge sia chiaro, ma solo quelle aree sulle quali sono edificate le nostre strutture». Il demanio è qualcosa di talmente strategico per la Liguria, che non a caso esprime anche il coordinatore nazionale della conferenza delle Regioni in materia. «Non mi sembra il caso di ragionare su simili ipotesi

TRA SCOPERTE, PROPOSTE E SCELTE INDIVIDUALI

La lotteria dei supermercati della domenica

Chi chiude, chi apre un po', chi non sa: oggi fare la spesa è un'incognita per tutti

La lotteria dei supermercati della domenica. Chi chiude, chi apre un po', chi non sa: oggi fare la spesa è un'incognita per tutti. In un' intervista a Repubblica, il tesoriere del Pd Luigi Zanda ha spiegato come fare. Ha detto che si potrebbero dare in pegno all' Europa i gioielli di famiglia. Il patrimonio nazionale, il demanio. E ha pure atto gli esempi pratici, partendo dai palazzi storici, persino le sedi parlamentari, e poi musei, porti e aeroporti, le spiagge. Parole da brividi. Se poi l' Italia, come possibile, non riuscisse a pagare il debito? Avrebbe consegnato tutta la propria ricchezza all' Europa. Un sogno che neppure Merkel e compagni sarebbero riusciti a immaginare così eccitante. Per la Liguria sarebbe ancor più la fine. A partire dall' asset principale, il più importante porto d' Italia. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, Paolo Emilio Signorini, chiede di non commentare. Gli addetti ai lavori trasecolano. «Porti e aeroporti sono asset fondamentali dell' economia - reagisce Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. In queste settimane di emergenza la logistica ha dimostrato tutto il suo valore e l' importanza per i cittadini. Solo questo credo faccia capire che la svendita sarebbe una scelta scellerata e senza alcun fondamento di ragionevolezza. Se la politica ha bisogno di slogan, li cerchi altrove». La politica no. Non tutta almeno. Tanto che chi di infrastrutture strategiche si è interessato fino a pochi mesi fa come vice ministro, esplose tutta la propria rabbia. Anche perché ha ben chiaro cosa sia successo, solo pochi anni fa, alla Grecia, strozzata dalla troika europea e ora senza nulla per ripartire, con il porto del Pireo in mano ai cinesi, gli aeroporti controllati dai tedeschi. «Le dichiarazioni del senatore Pd Zanda sono inaccettabili e pericolose e richiamano, in maniera molto preoccupante, a uno scenario economico simile alla Grecia. tuona Edoardo Rixi, della Lega -. Noi siamo pronti a collaborare con tutte le forze politiche e il governo per il bene del Paese e nell' interesse degli italiani, ma diremo no a chi vuole svendere i nostri porti, i nostri aeroporti, le nostre infrastrutture e le nostre spiagge». Le spiagge, appunto. Non basta la scorretta applicazione della direttiva Bolkestein a provare a consegnare 6.800 chilometri di coste alle lobby europee? La Liguria è diretta interessata al problema ed è capofila a livello nazionale. Esprime anche il presidente nazionale di Assobalneari, l' associazione di categoria che fa capo a Confindustria. «Non vedo il problema, è giusto provare a sdrammatizzare anche in questi momenti e probabilmente il senatore Zanda ha voluto solo giocare d' anticipo di qualche giorno. Se come pesce d' aprile vuol, far credere ai colleghi che saranno ospitati in un palazzo di proprietà di altri, non è giusto rovinargli lo scherzo - ironizza Fabrizio Licordari -. Tornando seri, non vedo perché dare le nostre spiagge a Paesi o potenze economiche straniere. Perché allora non darle agli italiani? Come balneari siamo pronti a riprendere un discorso già avviato in passato. Ad acquistare noi, non le spiagge sia chiaro, ma solo quelle aree sulle quali sono edificate le nostre strutture». Il demanio è qualcosa di talmente strategico per la Liguria, che non a caso esprime anche il coordinatore nazionale della conferenza delle Regioni in materia. «Non mi sembra il caso di ragionare su simili ipotesi

EX VICE MINISTRO EDOARDO RIXI

«Serve un sostegno alla catena logistica»

Il vice ministro Edoardo Rixi ha detto che serve un sostegno alla catena logistica. In un' intervista a Repubblica, il tesoriere del Pd Luigi Zanda ha spiegato come fare. Ha detto che si potrebbero dare in pegno all' Europa i gioielli di famiglia. Il patrimonio nazionale, il demanio. E ha pure atto gli esempi pratici, partendo dai palazzi storici, persino le sedi parlamentari, e poi musei, porti e aeroporti, le spiagge. Parole da brividi. Se poi l' Italia, come possibile, non riuscisse a pagare il debito? Avrebbe consegnato tutta la propria ricchezza all' Europa. Un sogno che neppure Merkel e compagni sarebbero riusciti a immaginare così eccitante. Per la Liguria sarebbe ancor più la fine. A partire dall' asset principale, il più importante porto d' Italia. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, Paolo Emilio Signorini, chiede di non commentare. Gli addetti ai lavori trasecolano. «Porti e aeroporti sono asset fondamentali dell' economia - reagisce Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. In queste settimane di emergenza la logistica ha dimostrato tutto il suo valore e l' importanza per i cittadini. Solo questo credo faccia capire che la svendita sarebbe una scelta scellerata e senza alcun fondamento di ragionevolezza. Se la politica ha bisogno di slogan, li cerchi altrove». La politica no. Non tutta almeno. Tanto che chi di infrastrutture strategiche si è interessato fino a pochi mesi fa come vice ministro, esplose tutta la propria rabbia. Anche perché ha ben chiaro cosa sia successo, solo pochi anni fa, alla Grecia, strozzata dalla troika europea e ora senza nulla per ripartire, con il porto del Pireo in mano ai cinesi, gli aeroporti controllati dai tedeschi. «Le dichiarazioni del senatore Pd Zanda sono inaccettabili e pericolose e richiamano, in maniera molto preoccupante, a uno scenario economico simile alla Grecia. tuona Edoardo Rixi, della Lega -. Noi siamo pronti a collaborare con tutte le forze politiche e il governo per il bene del Paese e nell' interesse degli italiani, ma diremo no a chi vuole svendere i nostri porti, i nostri aeroporti, le nostre infrastrutture e le nostre spiagge». Le spiagge, appunto. Non basta la scorretta applicazione della direttiva Bolkestein a provare a consegnare 6.800 chilometri di coste alle lobby europee? La Liguria è diretta interessata al problema ed è capofila a livello nazionale. Esprime anche il presidente nazionale di Assobalneari, l' associazione di categoria che fa capo a Confindustria. «Non vedo il problema, è giusto provare a sdrammatizzare anche in questi momenti e probabilmente il senatore Zanda ha voluto solo giocare d' anticipo di qualche giorno. Se come pesce d' aprile vuol, far credere ai colleghi che saranno ospitati in un palazzo di proprietà di altri, non è giusto rovinargli lo scherzo - ironizza Fabrizio Licordari -. Tornando seri, non vedo perché dare le nostre spiagge a Paesi o potenze economiche straniere. Perché allora non darle agli italiani? Come balneari siamo pronti a riprendere un discorso già avviato in passato. Ad acquistare noi, non le spiagge sia chiaro, ma solo quelle aree sulle quali sono edificate le nostre strutture». Il demanio è qualcosa di talmente strategico per la Liguria, che non a caso esprime anche il coordinatore nazionale della conferenza delle Regioni in materia. «Non mi sembra il caso di ragionare su simili ipotesi



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

- taglia corto l' assessore regionale, Marco Scajola -. Anzi, semmai è il momento di dare certezze ai nostri operatori demaniali, che già quest' anno non sanno neppure se potranno fare la stagione. Il governo dovrebbe sostenerli e dare loro quelle garanzie messe in pe ricolo proprio dall' azione europea». L' idea di Zanda, autorevole ed esperto esponente di un partito di maggioranza, tradisce peraltro anche una certa impreparazione della classe dirigente nazionale. «Al di là del merito, anche tecnicamente vedo complicata la cosa - osserva l' assessore comunale Pietro Piciocchi - . Come fa lo Stato a mettere a garanzia beni di cui non dispone? Penso a un aeroporto ad esempio. Mette a garanzia le proprie quote? O espropria anche quelle degli altri soggetti? Tra l' altro nei prestiti tra amministrazioni pubbliche non si mette a garanzia il patrimonio, ma vengono sem mai vincolate le future entrate». Più o meno come la cessione del quinto dello stipendio, per capirsi. O per farlo capire a Zanda. Il demanio svenduto all' Europa, in cambio dell' elemosina. I musei, i palazzi. Un film dell' orrore. E a un' arguta metafora cinefila ricorre anche Serena Bertolucci, direttore della Fondazione Palazzo Ducale, già direttore di Palazzo Reale e del Polo Museale della Liguria. «Mi sembra che il senatore riconosca, seppur in maniera poco definita, l' eccezionalità del patrimonio artistico, ribadendo che non siamo in un film di Totò, che non si vendono Colosseo e Fontana di Trevi scuote la testa all' idea di dare in pegno i nostri tesori -. Io aggiungo che i luoghi della cultura sono quelli che in Italia non solo hanno un ruolo chiave nelle economie di scopo, cioè in quelle della formazione e della crescita di ogni singolo individuo, ma anche in quelle di scala. Se i musei funzionassero a regime saremmo ben oltre il 2% del Pil, più dell' agricoltura, ad esempio. E quindi possono giocare un ruolo importantissimo nella ripresa. Quindi occorre uno sforzo in più per pensare al futuro, una visione. Che non deve essere necessariamente quella che sembra più semplice, ma anzi deve essere quella più alta».

Coronavirus: da domani sbarca l' equipaggio di Msc Splendida

Inizierà ad andare via domani una parte delle 1116 persone dell' equipaggio della nave MSC Splendida attraccata ieri a **Genova**. Lo comunica l' assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone. Domani partiranno i primi 308 indonesiani con un charter da Malpensa, per arrivare, entro una settimana, a far partire la maggior parte delle persone, in modo che sulla nave possano restare solo 200 membri dell' equipaggio, il minimo ritenuto indispensabile per il funzionamento della nave. Oltre agli indonesiani entro mercoledì della prossima settimana partiranno 188 filippini e altri 100 membri residenti nella Comunità Europea. "La procedura adottata d' intesa con tutti i soggetti coinvolti - spiegano il governatore Giovanni Toti e l' assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone - si prefigge di rimpatriare al più presto tutto il personale di bordo, tenendo conto che si tratta di una nave pulita dove non ci sono casi di Covid, anche perché la nostra sanità non può permettersi di essere ulteriormente gravata visto l' enorme sforzo che sta già compiendo". A bordo ci sono quattro persone in isolamento perché contatti di stretti di un caso positivo che era stato sbarcato in un altro scalo. "Per quanto riguarda la nave Opera di MSC già presente da alcuni giorni in **porto** a **Genova** - ha aggiunto Giampedrone - e dove, tra i membri dell' equipaggio ci sono alcune persone positive, una è stata ricoverata all' ospedale Galliera, si sta ragionando di ridurre ulteriormente il carico attualmente a bordo".(ANSA).



Genova Today

Genova, Voltri

Msc Splendida in porto a Genova, a bordo 4 persone in isolamento

La nave è arrivata alla Stazione Marittima venerdì pomeriggio con il solo equipaggio, poco più di mille persone. Nelle prossime ore inizieranno gli sbarchi protetti

È attraccata venerdì nel porto di Genova, dopo una lunga manovra legata al forte vento, la Msc Splendida, nave da crociera con a bordo poco più di mille persone dell'equipaggio, tra cui 4 persone in isolamento perché contatti stretti di un caso positivo accertato di coronavirus fatto sbarcare durante lo scalo precedente. La nave è ormeggiata alla Stazione Marittima in attesa che a bordo salga l'Usaf, la Sanità Marittima, per gli accertamenti sanitari sull'equipaggio. Secondo il piano già programmato, domenica è previsto lo sbarco protetto di oltre 500 marittimi che partiranno con un volo charter da Malpensa. Tra il personale di bordo, anche una cinquantina di italiani. Nel pomeriggio di venerdì si è svolta una conference call con la partecipazione, tra gli altri, del presidente della Regione, Giovanni Toti, dell'assessore alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone, dei vertici di Msc e i rappresentanti dell'Unità di crisi nazionale, di Asl3, Prefettura, Sanità marittima. Msc ha garantito il proprio massimo impegno per rimpatriare il maggior numero possibile di marittimi. «Anche in questo caso adottiamo lo stesso modus operandi già adottato nelle analoghe situazioni che abbiamo già gestito con la nostra Protezione civile regionale - ha detto Toti - d'intesa con tutti i soggetti coinvolti, rimpatriando tutto il personale di bordo che possa essere trasportato con voli charter nei rispettivi paesi d'origine. Concluse queste operazioni, coloro che non potranno essere rimpatriati verranno comunque fatti sbarcare e accompagnati in strutture protette fuori Liguria, per lasciare a bordo solo personale asintomatico, ritenuto strettamente indispensabile da Msc per il funzionamento della nave. Questa procedura è indispensabile per fare in modo di gravare il meno possibile sul nostro sistema sanitario, che sta compiendo il massimo sforzo per avere la disponibilità di posti di terapia intensiva e di media intensità sufficienti per far fronte alla crescita del contagio tra la popolazione ligure. Dobbiamo ad ogni costo evitare di trovarci nella situazione di non poter garantire cure adeguate ai nostri cittadini o a membri dell'equipaggio: finora ci siamo riusciti e sono sicuro ci riusciremo anche in questa circostanza». Il tuo browser non può riprodurre il video. Devi disattivare ad-block per riprodurre il video. Spot Il video non può essere riprodotto: riprova più tardi. Attendi solo un istante , dopo che avrai attivato javascript . . . Forse potrebbe interessarti , dopo che avrai attivato javascript . . . Devi attivare javascript per riprodurre il video. Per quanto riguarda Costa Luminosa, attraccata a Savona da venerdì scorso, il piano di sbarchi protetti prosegue in modo che rimangano a bordo solo circa 120 marittimi negativi al Covid-19 per poter procedere alla sanificazione disposta dalla sanità marittima. Sostieni GenovaToday Caro lettore, dall'inizio dell'emergenza sanitaria i giornalisti di GenovaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19. Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

GENOVATODAY Coronavirus

Coronavirus
Msc Splendida in porto a Genova, a bordo 4 persone in isolamento

La nave è arrivata alla Stazione Marittima venerdì pomeriggio con il solo equipaggio, poco più di mille persone. Nelle prossime ore inizieranno gli sbarchi protetti

1 **Coronavirus, la crociera della Msc Splendida è arrivata a Genova il 28 marzo**

2 **Coronavirus, l'uscita protetta a bordo del Lusitania il 28 marzo**

3 **Coronavirus, l'177a persona positiva in Liguria il 28 marzo**

4 **"Piano di Luce per Genova" con il nuovo modello di sbarchi protetti della crociera italiana**

I più letti di oggi

1 **Coronavirus, la crociera della Msc Splendida è arrivata a Genova il 28 marzo**

2 **Coronavirus, l'uscita protetta a bordo del Lusitania il 28 marzo**

3 **Coronavirus, l'177a persona positiva in Liguria il 28 marzo**

4 **"Piano di Luce per Genova" con il nuovo modello di sbarchi protetti della crociera italiana**

È attraccata venerdì nel porto di Genova, dopo una lunga manovra legata al forte vento, la Msc Splendida, nave da crociera con a bordo poco più di mille persone dell'equipaggio, tra cui 4 persone in isolamento perché contatti stretti di un caso positivo accertato di coronavirus fatto sbarcare durante lo scalo precedente.

La nave è ormeggiata alla Stazione Marittima in attesa che a bordo salga l'Usaf, la sanità Marittima, per gli accertamenti sanitari sull'equipaggio. Secondo il piano già programmato, domenica è previsto lo sbarco protetto di oltre 500 marittimi che partiranno con un volo charter da Malpensa. Tra il personale di bordo, anche una cinquantina di italiani.

Nel pomeriggio di venerdì si è svolta una conference call con la partecipazione, tra gli altri, del presidente della Regione, Giovanni Toti, dell'assessore alla Protezione civile, Giacomo Giampedrone, dei vertici di Msc e i rappresentanti dell'Unità di crisi nazionale, di Asl3, Prefettura, Sanità marittima. Msc ha garantito il proprio massimo impegno per rimpatriare il maggior numero possibile di marittimi.

«Anche in questo caso adottiamo lo stesso modus operandi già adottato nelle analoghe situazioni che abbiamo già gestito con la nostra Protezione civile regionale - ha detto Toti - d'intesa con tutti i soggetti coinvolti, rimpatriando tutto il personale di bordo che possa essere trasportato con voli charter nei rispettivi paesi d'origine. Concluse queste operazioni, coloro che non potranno essere rimpatriati verranno comunque fatti sbarcare e accompagnati in strutture protette fuori Liguria, per lasciare a bordo solo personale asintomatico, ritenuto strettamente indispensabile da Msc per il funzionamento della nave. Questa procedura è indispensabile per fare in modo di gravare il meno possibile sul nostro sistema sanitario, che sta compiendo il massimo sforzo per avere la disponibilità di posti di terapia intensiva e di media intensità sufficienti per far fronte alla crescita del contagio tra la popolazione ligure. Dobbiamo ad ogni costo evitare di trovarci nella situazione di non poter garantire cure adeguate ai nostri cittadini o a membri dell'equipaggio: finora ci siamo riusciti e sono sicuro ci riusciremo anche in questa circostanza».

Pubblitronics sul canale youtube della tv di GenovaToday. 28 marzo 2020

Genova24

Genova, Voltri

Coronavirus, domani sbarcheranno i primi 300 marittimi dalla Msc Splendida

Entro la settimana ne resteranno solo 200

Genova. Inizieranno ad andare via domani una parte delle 1116 persone che compongono l' equipaggio della nave MSC Splendida attraccata ieri a **Genova**. Lo comunica l' assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone al termine della riunione in video conferenza per fare il punto sulla situazione, alla presenza dei vertici di MSC, dei rappresentanti dell' unità di crisi nazionale, di Asl 3, Prefettura e sanità marittima. Domani partiranno i primi 308 indonesiani con una charter da Malpensa, per arrivare, entro una settimana, a far partire la maggior parte delle persone, in modo che sulla nave possano restare solo 200 membri dell' equipaggio, il minimo ritenuto indispensabile per mantenere la nave. Oltre agli indonesiani entro mercoledì della prossima settimana partiranno 188 filippini e altri 100 membri residenti nella Comunità Europea. "La procedura adottata d' intesa con tutti i soggetti coinvolti - spiega il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti e l' assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone - si prefigge di rimpatriare al più presto tutto il personale di bordo, tenendo conto che si tratta di una nave pulita dove non ci sono casi di Covid, anche perché la nostra sanità non può permettersi di essere ulteriormente gravata visto l' enorme sforzo che sta già compiendo". "Per quanto riguarda la nave Opera di MSC già presente da alcuni giorni in **porto** a **Genova** - ha aggiunto Giampedrone - e dove, tra i membri dell' equipaggio ci sono alcune persone positive di cui una ricoverata al Galliera, si sta ragionando di ridurre ulteriormente il carico attualmente a bordo".



Container: a marzo Psa Genova -40% e La Spezia -30%

Nel corrente mese di marzo il calo dei container sbarcati a Genova e La Spezia, due porti che valgono oltre il 50% del traffico nazionale in import/export, è nell'ordine del 30-40% secondo quanto rivelano gli addetti ai lavori. La causa è il blocco dell'economia cinese a febbraio innescata dallo scoppio dell'emergenza sanitaria Covid-19. I dati, se confermati, saranno dunque notevolmente peggiori rispetto alle previsioni, già particolarmente prudenti, che il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, aveva fatto un mese fa parlando di un calo atteso per i mesi di marzo e aprile di diversi punti percentuali. Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa Genova Prà, all'emittente locale genovese Primocanale ha parlato di un calo dei volumi a marzo del 40% per il suo terminal e ha preannunciato che l'azienda ricorrerà alla cassa integrazione per una parte dei dipendenti al fine di preservare la continuità aziendale. Di poco inferiore la flessione dei volumi in corso a La Spezia secondo Alessandro Laghezza, vertice dell'omonimo gruppo logistico e presidente di Confetra Liguria, che ha parlato di un calo di imbarchi e sbarchi nell'ordine di un -30%. Finora concentrato più sull'import. Al terminal spezzino è stata già annunciata la cassa integrazione per quasi 350 lavoratori. Insomma, se questi effettivamente saranno i numeri di marzo, la flessione per i due maggiori terminal container liguri si dimostrerà maggiore rispetto alle statistiche rese pubbliche dagli scali cinesi (-10,6% a gennaio e febbraio). Sia Psa Genova Prà che La Spezia Container Terminal sono due terminal particolarmente esposti ai traffici da e per l'Estremo Oriente e dunque il lockdown della Cina a febbraio può aver pesato in misura maggiore rispetto ad altre infrastrutture portuali nel resto d'Italia (a Venezia, ad esempio, il mese di marzo si sta rivelando quasi stabile a detto degli operatori locali).



Nel corrente mese di marzo il calo dei container sbarcati a Genova e La Spezia, due porti che valgono oltre il 50% del traffico nazionale in import/export, è nell'ordine del 30-40% secondo quanto rivelano gli addetti ai lavori. La causa è il blocco dell'economia cinese a febbraio innescata dallo scoppio dell'emergenza sanitaria Covid-19. I dati, se confermati, saranno dunque notevolmente peggiori rispetto alle previsioni, già particolarmente prudenti, che il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, aveva fatto un mese fa parlando di "un calo atteso per i mesi di marzo e aprile di diversi punti percentuali".

Piu Notizie

Ravenna

Acque rossastre, l' Autorità di Sistema Portuale risponde ad Ancisi

Il consigliere comunale: «Ho dunque raccolto positivamente l' impegno dell' Autorità a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti»

«Il 16 marzo scorso - scrive in una nota diffusa oggi Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna - ho trasmesso al presidente dell' Autorità del Sistema Portuale di Ravenna, **Daniele Rossi**, il messaggio pervenutomi da due cittadini con oggetto: "Escavo del canale portuale nella Darsena di città nei pressi della banchina dello stabilimento Fassa". Vi si riferiva che "in contemporanea coi lavori di dragaggio del canale portuale del tratto compreso tra largo san Vitale ed il ponte mobile", si è potuto assistere ad un "fenomeno di arrossamento ed intorbidimento di tutte le acque portuali, dalla Darsena di città ai moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna, durato fino al 12 marzo 2020, giorno di partenza dal Porto di Ravenna della nave/draga Nicola Z. Questa aveva operato, nelle giornate precedenti, con dragaggi a benna presso la zona della banchina dello stabilimento Fassa e con movimentazioni a pieno carico, fino alle vicinanze del ponte mobile e alle banchine antistanti l' ormeggio dei Vigili del Fuoco e al Cimitero monumentale di Ravenna". Avendo chiesto al riguardo gli opportuni chiarimenti, il presidente **Rossi** mi ha scritto la risposta che, ringraziandolo, allego e che riproduco interamente più sotto, esclusi alcuni meri dettagli normativi, esprimendo appena, da parte mia, le seguenti considerazioni. Prendo atto che i lavori sono stati compiuti per livellare alcune porzioni interrate di fondale in corrispondenza di talune banchine portuali, ai fini della sicurezza di navigazione dei mezzi marittimi diretti alle ditte concessionarie indicate. Prendo pure atto che il fenomeno di "arrossamento" ed intorbidimento delle acque portuali si ritiene "slegato dai modesti ed estremamente distinti lavori di livellamento". Essendo tuttavia certo, da convergenti osservazioni oculari, che tale fenomeno si è verificato, anche se cessato il 12 marzo, posso solo osservare che "i riscontri diretti che sono stati prontamente eseguiti dal personale della scrivente Autorità di Sistema Portuale", effettuati dopo l' arrivo della mia lettera datata 16 marzo, non potevano darne conferma. Ho dunque raccolto positivamente l' impegno dell' Autorità "a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti". Mentre farò presente ai cittadini che dovessero riscontrare in futuro fenomeni analoghi l' opportunità di darne segnalazione immediata all' Autorità stessa, possibilmente avendo cura di fotografarli». Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, **Daniele Rossi**, afferma che «i lavori di che trattasi, di cui la stampa locale ha dato diffusa informazione nei giorni scorsi, consistono nella riprofilatura tramite livellamento di alcune aree del porto canale, afferenti talune banchine portuali in concessione (in particolare: ex "dente" banchina TCR, banchina "Fassa compresa una porzione della canaletta di accesso, banchina cd. "Yara", San Vitale - banchine 19-20, banchina cd. "Setramar", banchina cd. "Docks cereali") che avevano subito, a causa dell' interrimento di alcune porzioni di fondale, una limitazione di pescaggio dei mezzi marittimi disposta dalla locale Capitaneria di Porto di Ravenna ai fini della Sicurezza della navigazione. In tal senso, per rimuovere tali limitazioni penalizzanti per le attività commerciali concessionarie delle banchine interessate, si è reputato doveroso ed urgente intervenire, condividendo tali scelte con la Capitaneria di Porto. In particolare, il principale problema è rappresentato dalla presenza di avvallamenti e/o accumuli di sedimenti sottobanchina, causati prevalentemente dal moto delle eliche dei mezzi di transito, cui corrispondono di massima una o più zone affossate (erose); l' intervento comporta lo spostamento dei sedimenti in modo da ricreare, per quanto



possibile, le condizioni dei fondali preesistenti. Il lavoro viene effettuato tramite benna montata a bordo nave, avendo cura di spostare i sedimenti da una zona di accumulo (valutato tramite sensore di livello a bordo nave), ad una zona



Piu Notizie

Ravenna

erosa o in spada, nelle immediate adiacenze dell' area di accumulo stessa. Per come sono strutturati, tali interventi sono minimali e possono provocare, al più, torbidità per il raggio di alcuni metri dall' area di azione della benna; pertanto, non sono causalmente collegabili fenomeni di altra natura - tipo il segnalato "arrossamento" - specialmente se verificatisi o diffusi nel raggio di chilometri dal punto dell' intervento. Inoltre, sempre per come strutturato, l' intervento è escluso dall' applicazione del regime autorizzatorio, il quale individua espressamente fra le operazioni esenti gli "spostamenti in ambito portuale" come "movimentazione dei sedimenti all' interno di strutture portuali per le attività di rimodellamento dei fondali al fine di garantire l' agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto ovvero per il ripristino della navigabilità, con modalità che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito di intervento". Inoltre, nel 2014 è stata svolta una campagna di analisi dei fondali del porto canale di Ravenna per oltre 1130 campioni, suddivisa in sette lotti operativi e differenziata in funzione delle possibili destinazioni dei materiali da estrarre. In questa occasione, sono state seguite le prescrizioni Successivamente da settembre 2019 a gennaio 2020 si è svolta una seconda campagna di analisi suddivisa in due zone, una prima parte, che comprende la canaletta di avvicinamento al porto fuori dighe e l' avamposto, con materiale potenzialmente da portare a ripascimento o immersione marina, e una seconda che comprende il tratto interno del Canale Candiano con materiale potenzialmente da portare a terra. In tale occasione, sulla base delle più recenti normative in materia, si è scelta la maglia dei carotaggi e il profilo di indagine con un totale di oltre 1100 campioni. Per le analisi sui materiali da destinare a mare ci si è avvalsi dei laboratori di ARPAE Ravenna mentre per quelli da indirizzare a terra si è fatto ricorso ad un laboratorio autorizzato, selezionato tramite gara d' appalto. Infine, in merito al citato fenomeno di "arrossamento" ed intorbidimento delle acque portuali in Darsena di città e nei moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna non abbiamo ricevuto altre segnalazioni in merito né tantomeno conferma dai riscontri diretti che sono stati prontamente eseguiti dal personale della scrivente Autorità di Sistema Portuale; in ogni caso, si tratterebbe di fenomeno assolutamente slegato dai modesti ed estremamente distanti lavori di livellamento. Si provvederà, comunque, a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti».

Risposta dell' Autorità Portuale ad Ancisi (LpR) sulle acque rossastre

Fenomeno registrato dalla Darsena di città ai moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna

Di seguito riportiamo le considerazioni di Alvaro Ancisi (capogruppo di Lista per Ravenna) sulla risposta del presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, a proposito del "fenomeno di arrossamento ed intorbidimento di tutte le acque portuali, dalla Darsena di città ai moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna, durato fino al 12 marzo 2020, giorno di partenza dal Porto di Ravenna della nave/draga Nicola Z". Le parole di Ancisi (LpR) "Il 16 marzo scorso ho trasmesso al presidente dell' **Autorità del Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, il messaggio pervenutomi da due cittadini con oggetto: 'escavo del canale **portuale** nella Darsena di città nei pressi della banchina dello stabilimento Fassa'. Vi si riferiva che 'in contemporanea coi lavori di dragaggio del canale **portuale** del tratto compreso tra largo san Vitale ed il ponte mobile', si è potuto assistere ad un 'fenomeno di arrossamento ed intorbidimento di tutte le acque portuali, dalla Darsena di città ai moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna, durato fino al 12 marzo 2020, giorno di partenza dal Porto di Ravenna della nave/draga Nicola Z. Questa aveva operato, nelle giornate precedenti, con dragaggi a benna presso la zona della banchina dello stabilimento Fassa e con movimentazioni a pieno carico, fino alle vicinanze del ponte mobile e alle banchine antistanti l' ormeggio dei Vigili del Fuoco e al Cimitero monumentale di Ravenna'. Avendo chiesto al riguardo gli opportuni chiarimenti, il presidente Rossi mi ha scritto la risposta che, ringraziandolo, allego e che riproduco interamente più sotto, esclusi alcuni meri dettagli normativi, esprimendo appena, da parte mia, le seguenti considerazioni. Prendo atto che i lavori sono stati compiuti per livellare alcune porzioni interrate di fondale in corrispondenza di talune banchine portuali, ai fini della sicurezza di navigazione dei mezzi marittimi diretti alle ditte concessionarie indicate. Prendo pure atto che il fenomeno di "arrossamento" ed intorbidimento delle acque portuali si ritiene "slegato dai modesti ed estremamente distinti lavori di livellamento". Essendo tuttavia certo, da convergenti osservazioni oculari, che tale fenomeno si è verificato, anche se cessato il 12 marzo, posso solo osservare che "i riscontri diretti che sono stati prontamente eseguiti dal personale della scrivente **Autorità di Sistema Portuale**", effettuati dopo l' arrivo della mia lettera datata 16 marzo, non potevano darne conferma. Ho dunque raccolto positivamente l' impegno dell' **Autorità** "a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti". Mentre farò presente ai cittadini che dovessero riscontrare in futuro fenomeni analoghi l' opportunità di darne segnalazione immediata all' **Autorità** stessa, possibilmente avendo cura di fotografarli. LA RISPOSTA DEL PRESIDENTE DELL' AUTORITA' **PORTUALE** "i lavori di che trattasi, di cui la stampa locale ha dato diffusa informazione nei giorni scorsi, consistono nella riprofilatura tramite livellamento di alcune aree del porto canale, afferenti talune banchine portuali in concessione (in particolare: ex "dente" banchina TCR, banchina "Fassa compresa una porzione della canaletta di accesso, banchina cd. "Yara", San Vitale - banchine 19-20, banchina cd. "Setramar", banchina cd. "Docks cereali") che avevano subito, a causa dell' interrimento di alcune porzioni di fondale, una limitazione di pescaggio dei mezzi marittimi disposta dalla locale Capitaneria di Porto di Ravenna ai fini della Sicurezza della navigazione. In tal senso, per rimuovere tali limitazioni penalizzanti per le attività commerciali concessionarie delle banchine interessate, si è reputato doveroso ed urgente intervenire, condividendo tali scelte con la Capitaneria di Porto. In particolare, il principale problema è rappresentato dalla presenza di avvallamenti e/o accumuli di sedimenti sottobanchina, causati



prevalentemente dal moto delle eliche dei mezzi di transito, cui corrispondono di massima una o più zone affossate (erose); l' intervento



comporta lo spostamento dei sedimenti in modo da ricreare, per quanto possibile, le condizioni dei fondali preesistenti. Il lavoro viene effettuato tramite benna montata a bordo nave, avendo cura di spostare i sedimenti da una zona di accumulo (valutato tramite sensore di livello a bordo nave), ad una zona erosa o in spada, nelle immediate adiacenze dell' area di accumulo stessa. Per come sono strutturati, tali interventi sono minimali e possono provocare, al più, torbidità per il raggio di alcuni metri dall' area di azione della benna; pertanto, non sono causalmente collegabili fenomeni di altra natura - tipo il segnalato "arrossamento" - specialmente se verificatisi o diffusi nel raggio di chilometri dal punto dell' intervento. Inoltre, sempre per come strutturato, l' intervento è escluso dall' applicazione del regime autorizzatorio, il quale individua espressamente fra le operazioni esenti gli "spostamenti in ambito portuale" come "movimentazione dei sedimenti all' interno di strutture portuali per le attività di rimodellamento dei fondali al fine di garantire l' agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto ovvero per il ripristino della navigabilità, con modalità che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito di intervento". Inoltre, nel 2014 è stata svolta una campagna di analisi dei fondali del porto canale di Ravenna per oltre 1130 campioni, suddivisa in sette lotti operativi e differenziata in funzione delle possibili destinazioni dei materiali da estrarre. In questa occasione, sono state seguite le prescrizioni Successivamente da settembre 2019 a gennaio 2020 si è svolta una seconda campagna di analisi suddivisa in due zone, una prima parte, che comprende la canaletta di avvicinamento al porto fuori dighe e l' avamposto, con materiale potenzialmente da portare a ripascimento o immersione marina, e una seconda che comprende il tratto interno del Canale Candiano con materiale potenzialmente da portare a terra. In tale occasione, sulla base delle più recenti normative in materia, si è scelta la maglia dei carotaggi e il profilo di indagine con un totale di oltre 1100 campioni. Per le analisi sui materiali da destinare a mare ci si è avvalsi dei laboratori di ARPAE Ravenna mentre per quelli da indirizzare a terra si è fatto ricorso ad un laboratorio autorizzato, selezionato tramite gara d' appalto. Infine, in merito al citato fenomeno di "arrossamento" ed intorbidimento delle acque portuali in Darsena di città e nei moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna non abbiamo ricevuto altre segnalazioni in merito né tantomeno conferma dai riscontri diretti che sono stati prontamente eseguiti dal personale della scrivente **Autorità** di **Sistema Portuale**; in ogni caso, si tratterebbe di fenomeno assolutamente slegato dai modesti ed estremamente distanti lavori di livellamento. Si provvederà, comunque, a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti". Allegati prot_n_2119_del_24_3_2020_interpellanza_ancisi_287383334.pdf 85.83 KB.

Acque rosse nel Candiano, l'Autorità Portuale: "Fenomeno non confermato dai nostri riscontri. Continuiamo a monitorare"

Il 16 marzo scorso il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi ha trasmesso al presidente dell' **Autorità** del **Sistema Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, il messaggio pervenuto da due cittadini. «Nella segnalazione» sottolinea Ancisi «con oggetto: 'escavo del canale **portuale** nella Darsena di città nei pressi della banchina dello stabilimento Fassa'. Vi si riferiva che 'in contemporanea coi lavori di dragaggio del canale **portuale** del tratto compreso tra largo san Vitale ed il ponte mobile', si è potuto assistere ad un 'fenomeno di arrossamento ed intorbidimento di tutte le acque portuali, dalla Darsena di città ai moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna, durato fino al 12 marzo 2020, giorno di partenza dal Porto di Ravenna della nave/draga Nicola Z. Questa aveva operato, nelle giornate precedenti, con dragaggi a benna presso la zona della banchina dello stabilimento Fassa e con movimentazioni a pieno carico, fino alle vicinanze del ponte mobile e alle banchine antistanti l'ormeggio dei Vigili del Fuoco e al Cimitero monumentale di Ravenna'. Avendo chiesto al riguardo gli opportuni chiarimenti, il presidente Rossi mi ha scritto la risposta che, ringraziandolo, allego e che riproduco

interamente più sotto, esclusi alcuni meri dettagli normativi, esprimendo appena, da parte mia, le seguenti considerazioni. Prendo atto che i lavori sono stati compiuti per livellare alcune porzioni interrate di fondale in corrispondenza di talune banchine portuali, ai fini della sicurezza di navigazione dei mezzi marittimi diretti alle ditte concessionarie indicate. Prendo pure atto che il fenomeno di 'arrossamento' ed intorbidimento delle acque portuali si ritiene 'slegato dai modesti ed estremamente distinti lavori di livellamento'. Essendo tuttavia certo, da convergenti osservazioni oculari, che tale fenomeno si è verificato, anche se cessato il 12 marzo, posso solo osservare che i riscontri diretti che sono stati prontamente eseguiti dal personale della scrivente **Autorità** di **Sistema Portuale**, effettuati dopo l'arrivo della mia lettera datata 16 marzo, non potevano darne conferma. Ho dunque raccolto positivamente l'impegno dell' **Autorità** 'a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti'. Mentre farò presente ai cittadini che dovessero riscontrare in futuro fenomeni analoghi l'opportunità di darne segnalazione immediata all' **Autorità** stessa, possibilmente avendo cura di fotografarli». LA RISPOSTA DEL PRESIDENTE DELL'

AUTORITÀ PORTUALE 'i lavori di che trattasi, di cui la stampa locale ha dato diffusa informazione nei giorni scorsi, consistono nella riprofilatura tramite livellamento di alcune aree del porto canale, afferenti talune banchine portuali in concessione (in particolare: ex 'dente' banchina TCR, banchina 'Fassa' compresa una porzione della canaletta di accesso, banchina cd. 'Yara', San Vitale - banchine 19-20, banchina cd. 'Setramar', banchina cd. 'Docks cereali') che avevano subito, a causa dell'interramento di alcune porzioni di fondale, una limitazione di pescaggio dei mezzi marittimi disposta dalla locale Capitaneria di Porto di Ravenna ai fini della Sicurezza della navigazione. In tal senso, per rimuovere tali limitazioni penalizzanti per le attività commerciali concessionarie delle banchine interessate, si è reputato doveroso ed urgente intervenire, condividendo tali scelte con la Capitaneria di Porto. In particolare, il principale problema è rappresentato dalla presenza di avvallamenti e/o accumuli di sedimenti sottobanchina, causati prevalentemente dal moto delle eliche dei mezzi di transito, cui corrispondono di massima una o più zone affossate (erose); l'intervento comporta lo spostamento dei sedimenti in modo da ricreare, per quanto possibile, le condizioni dei fondali preesistenti. Il lavoro viene effettuato tramite benna montata a bordo nave, avendo cura di spostare i



sedimenti da una zona di accumulo (valutato tramite sensore di livello a bordo nave), ad una zona



erosa o in spada, nelle immediate adiacenze dell' area di accumulo stessa. Per come sono strutturati, tali interventi sono minimali e possono provocare, al più, torbidità per il raggio di alcuni metri dall' area di azione della benna; pertanto, non sono causalmente collegabili fenomeni di altra natura - tipo il segnalato 'arrossamento' - specialmente se verificatisi o diffusi nel raggio di chilometri dal punto dell' intervento. Inoltre, sempre per come strutturato, l' intervento è escluso dall' applicazione del regime autorizzatorio, il quale individua espressamente fra le operazioni esenti gli 'spostamenti in ambito portuale' come 'movimentazione dei sedimenti all' interno di strutture portuali per le attività di rimodellamento dei fondali al fine di garantire l' agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto ovvero per il ripristino della navigabilità, con modalità che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito di intervento'. Inoltre, nel 2014 è stata svolta una campagna di analisi dei fondali del porto canale di Ravenna per oltre 1130 campioni, suddivisa in sette lotti operativi e differenziata in funzione delle possibili destinazioni dei materiali da estrarre. In questa occasione, sono state seguite le prescrizioni Successivamente da settembre 2019 a gennaio 2020 si è svolta una seconda campagna di analisi suddivisa in due zone, una prima parte, che comprende la canaletta di avvicinamento al porto fuori dighe e l' avamposto, con materiale potenzialmente da portare a ripascimento o immersione marina, e una seconda che comprende il tratto interno del Canale Candiano con materiale potenzialmente da portare a terra. In tale occasione, sulla base delle più recenti normative in materia, si è scelta la maglia dei carotaggi e il profilo di indagine con un totale di oltre 1100 campioni. Per le analisi sui materiali da destinare a mare ci si è avvalsi dei laboratori di ARPAE Ravenna mentre per quelli da indirizzare a terra si è fatto ricorso ad un laboratorio autorizzato, selezionato tramite gara d' appalto. Infine, in merito al citato fenomeno di 'arrossamento' ed intorbidimento delle acque portuali in Darsena di città e nei moli foranei di Porto Corsini e Marina di Ravenna non abbiamo ricevuto altre segnalazioni in merito né tantomeno conferma dai riscontri diretti che sono stati prontamente eseguiti dal personale della scrivente **Autorità di Sistema Portuale**; in ogni caso, si tratterebbe di fenomeno assolutamente slegato dai modesti ed estremamente distanti lavori di livellamento. Si provvederà, comunque, a monitorare la situazione fornendo eventuali ulteriori aggiornamenti'.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Il porto in trincea resta aperto Servizio merci essenziale

La Capitaneria controlla con rigore che siano applicate tutte le norme per la protezione dei lavoratori

MARINA DI CARRARA Porti aperti. Il Coronavirus sinora è stato sconfitto dai «buscaioli» sui moli. Lo scalo marinello sopporta bene i pericoli e le navi cariche di merci arrivano regolarmente. In Capitaneria Guardia Costiera si respira aria di sempre e il numero telefonico per le emergenze in mare è il solito, 1530. I compiti del compartimento marittimo sono molteplici. Al vertice il comandante capitano di fregata Luciano Giuseppe Aloia (nella foto) che con il vice pari grado Enrico Pasqualotto coordina tutto l'importante lavoro di ufficiali, sottufficiali e marò. Efficientissima la sala operativa con specialisti del settore. L'attività della Capitaneria Guardia Costiera spazia in diversi settori: ricerca e soccorso in mare, sicurezza della navigazione, Port State Control, verifiche su diporto nautico, salvaguardia dell'ambiente marino e costiero, informazioni sulla tutela dei beni archeologici sommersi, verifiche a bordo di navi mercantili, controllo sulla pesca professionale e sportiva con tracciabilità ed etichettatura, sorveglianza sull'intero apparato portuale. La Capitaneria di Marina istituzionalmente e militarmente dipende dalla direzione marittima di Livorno attualmente guidata dell'Ammiraglio Giuseppe Tarzia. Gianfranco Baccicalupi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Rischio contagio, via allo sciopero»
Dura presa di posizione dei sindacati. Richiesta l'ordine di apertura di attività commerciali e della ristorazione

«Il governo deve prendere atto del nuovo dilemma»

«La sinistra deve assumere per il cambio di rotta la sua linea»

«Vigili del fuoco senza protezioni» denuncia dell'unione sindacale
Lavoratori a Risiko alcuni sottoposti, imprecisi i dispositivi

Il porto in trincea resta aperto Servizio merci essenziale



Il Tirreno

Livorno

le imprese in affanno

Dimezzate le navi, spariti turisti e crociere Alla Porto 2000 scatta la cassa integrazione

I traffici merci reggono ancora ma preoccupano le sorti dell' export verso gli Usa e le auto nuove sono ferme sui piazzali

Mauro Zucchelli / LIVORNO Sparite le crociere: cancellate quelle di marzo e di aprile, in teoria a maggio ne sono previste ancora 40 sulle 59 messe in preventivo ma dal fronte delle compagnie di navigazione non passa giorno senza che si susseguano le disdette, anzi ci sono già avvisaglie di arrivi revocati nella prima metà di giugno. Quasi spariti i traghetti: il decreto della ministra delle infrastrutture Paola De Micheli blocca il flusso di passeggeri da e per la Sardegna, resistono solo le partenze giornaliere per la Capraia e solo un traghetto per Bastia un giorno sì e uno no, visto che Corsica Ferries ha concentrato su **Livorno** tutta la relazione fra Italia e l' isola francese nel "mare nostrum". Il **porto** di **Livorno**, al pari degli altri scali, non è bloccato dal decreto anti-contagio: anzi, il flusso di merci via mare è considerato fondamentale per garantire gli approvvigionamenti e evitare il collasso del sistema Paese. Al tempo stesso, non è ovviamente senza conseguenze il fatto che ormai quasi tutta la metà industrializzata del pianeta sia in tilt per il coronavirus: meno domanda di merci, logico che al di fuori dei generi alimentari meno merci stiano viaggiando. E probabilmente ancora meno

viaggeranno, visto che gli Stati Uniti sono ora al primo posto per numero di contagiati: e il **porto** di **Livorno** è da sempre specializzato nell' export verso gli Usa. Secondo fonti della Capitaneria, nell' ultima settimana si è pressoché dimezzato l' arrivo di navi nel **porto** di **Livorno**: «Adesso il ritmo è di 10-12 al giorno rispetto allo standard precedente di 20-22». Sul fronte merci finora la diminuzione non c' è o quantomeno è piuttosto limitata, il calo si registra quasi per intero sul versante dei passeggeri. I collegamenti di linea con le "nostre" isole sono ridotti tutt' al più a 3-4 al giorno e praticamente solo camion via mare. Ma, siccome quanto ai traghetti merci in arrivo e in partenza da Olbia e altri scali sardi, le compagnie si appoggiano agli accosti di Ltm (Moby) o in radice di Darsena Toscana (Grimaldi), ecco che per la **Porto** 2000 - la società del **porto** passeggeri privatizzata nel luglio 2018 con il passaggio al tandem Moby-Msc - il lavoro si è ridotto ai minimi termini: è stata chiesta la cassa integrazione per i 65 addetti a tempo indeterminato: a rotazione per garantire comunque che quel poco di lavoro che c' è abbia il supporto operativo necessario, il personale è stato suddiviso in gruppi fissi così da limitare le ripercussioni in termini di quarantene nel malaugurato caso di eventuali contagi. Durata nove settimane, poi si vedrà: inutile dire che, in un ritorno alla normalità prevedibilmente lento e per tappe successive, difficilmente i flussi turistici saranno fra le prime cose a rimettersi in moto. Dipende dal fatto che ci vorrà un po' per ricominciare a trovare la voglia di spendere per divertirsi. E, anche se fosse, è arduo credere che dopo la drastica misura del tutti a casa si ricominci daccapo con l' andirivieni di persone dai quattro angoli del mondo. Ma intanto restano tagliati fuori gli oltre trenta precari che ad ogni stagione, dal 1° aprile, vengono chiamati al lavoro per reggere la stagione delle love boat: per loro, al centro di una storica battaglia sindacale, non c' è l' "ombrello" della cassa integrazione. Peccato, perché si arrivava da un 2019 in cui il traffico dei turisti a bordo dei traghetti era arrivato a livelli record (2,7 milioni di passeggeri) con una crescita del 3,1%, e fra le love boat si erano superati gli 830mila arrivi (più 5,8%). E i programmi schedulati per quest' anno lasciavano immaginare ulteriori incrementi... Del resto, le prospettive si fanno ancor più preoccupanti se pensiamo che i guai



negli altri porti sono,



Il Tirreno

Livorno

se possibile, perfino peggiori: basti dire che Stefano Messina, numero uno di Assoarmatori, ha segnalato come dal raffronto con le cifre medie degli ultimi anni gli armatori operanti nei traghetti «nell' ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno». Tradotto: dalle flotte dei traghetti arriva un sos disperato («o arrivano misure urgenti o non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali»). La "cassa" è stata chiesta anche da aziende dell' autotrasporto: come ad esempio il consorzio guidato da Marcello Magagnini che conta 130 addetti. Secondo modalità per cui si "consuma" lo stock delle ore autorizzate a seconda di come si modula la riduzione dei carichi di lavoro. «Per ora i traffici non sono calati molto ma ci sono segnali preoccupanti nelle ultime ore», dicono dal quartier generale di uno degli operatori sul fronte merci sottolineando che si gioca tutto sui numeri della prossima settimana». Ma al presente nei terminal c' è un altro tipo di problema: è arrivata merce che però resta qui senza essere inoltrata a destinazione. Questo vale soprattutto per lo stoccaggio di auto nuove. Non basta: il problema coinvolge anche i container in viaggio, nei porti italiani arrivano 200mila teu a settimana, a Livorno sono quasi 70mila in un mese. Per i vertici di Confetra, l' organizzazione di categoria che raggruppa oltre 30mila imprese di logistica, «il 60% rischia di non poter quindi giungere a destinazione. Dove li mettiamo?». --

Il Mattino

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Odissea delle navi da crociera tra Civitavecchia e il mar dei Caraibi

IL CASO Antonino Pane Sono una dozzina le navi da crociera in giro per i mari in cerca di un **porto** dove attraccare. Veri e propri lazzaretti, con casi di Coronavirus conclamati, dove si vivono giorni di apprensione per i malati e per quanti sono al loro contatto in ambienti giocoforza limitati. Le ultime stime dicono che ci sono in giro più di diecimila passeggeri e migliaia di uomini di equipaggio tra cui anche diversi malati. L' epicentro italiano di questa situazione è il **porto** di **Civitavecchia** dove si stanno ultimando le operazioni di sbarco della Costa Victoria (1.400 passeggeri tra cui persone che hanno avuto contatti con una passeggera contagiata), e mentre già bussa alle porte la Costa Diadema con a bordo solo l' equipaggio tra cui alcuni uomini dell' equipaggio che hanno avuto contatti con un loro collega malato sbarcato Cipro. Attualmente la Diadema è in rada mentre il sindaco di **Civitavecchia**, Ernesto Tedesco, ha chiesto al ministro delle Infrastrutture De Micheli di dirottare altrove questa nave visto che **Civitavecchia** è già alle prese con due navi con malati di Coronavirus. OFF LIMITS L' altra nave ormeggiata nel **porto**, infatti, è la Msc Grandiosa con 12 casi positivi tra i componenti l' equipaggio. I medici dello Spallanzani e dell' Asl sono già saliti a bordo per verificare la situazione. «I dodici casi positivi - come spiega il direttore tecnico di Msc, Emilio La Scala - sono stati isolati in una ampia zona della nave servita da un impianto autonomo di aria condizionata che non ha alcuna connessione con le altre aree di bordo. Abbiamo anche provveduto a chiudere le cucine e le sale mense: i pasti vengono confezionati all' esterno della nave e non c' è alcuno contatto tra i casi positivi le altre persone a bordo». I timori, comunque, allarmano i familiari delle persone a bordo molti dei quali campani. «Ogni membro dell' equipaggio - aggiunge La Scala - sarà sottoposto a test e quelli negativi muniti di apposita certificazione potranno sbarcare e raggiungere il proprio Paese. Procedure e certificazioni che ci chiedono anche i consolati dei rispettivi Paesi». Ricordiamo che la procedura prevista include quattordici giorni di quarantena in isolamento rispetto alle famiglie. E proprio per questo i sindaci dei comuni di provenienza dei marittimi italiani, molti campani, stanno predisponendo alloggi per le quarantene da destinare a quei marittimi che non hanno la possibilità di isolarsi, rispetto ai familiari, nelle proprie abitazioni. LIMITAZIONI Paure, allarmi che a volte sono anche ingiustificati e sfociano in vere e proprie nevrosi. L' ultimo caso è quello della Msc Magnifica che sta facendo il giro del mondo. Nonostante non ci sono malati a bordo, come ha dichiarato il comandante alle autorità locali, la nave è rimasta cinque giorni in Australia perché le stesse autorità non la facevano attraccare per i necessari rifornimenti. Intanto Costa Crociere ha reso noto di aver già sbarcato 25.000 ospiti e parte dei suoi equipaggi. Nelle ultime ore a **Civitavecchia** è stato completato lo sbarco dei passeggeri dalla Costa Pacifica, su cui non si erano registrati contagi. La nave ha proseguito per La Spezia, dove dovrà sbarcare 900 membri dell' equipaggio. A Savona ha attraccato la Costa Luminosa che ha già fatto scendere tutti i passeggeri. In mare sono rimaste Costa Favolosa, Costa Magica e, appunto, Costa Diadema che hanno a bordo solo gli equipaggi: le prime due sono state respinte da molti porti nei Caraibi e ora sono al largo di Miami. In attesa del via libera allo sbarco, sei persone con sintomi del coronavirus sono state evacuate



Il Mattino

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

dalla Magica e altre sette dalla Favolosa. La Diadema invece ha 80 membri dell' equipaggio in isolamento precauzionale dopo lo sbarco a Cipro di un loro collega con un' insufficienza respiratoria. Non desta preoccupazione la Deliziosa, in navigazione nell' Oceano Indiano senza contagi a bordo e che effettuerà solo scali tecnici fino al termine del suo giro del mondo tra un mese. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

I 229 turisti (3 infetti) portati a Roma scontro Regione -Protezione Civile

Sbarcati a Savona e trasferiti in un hotel sulla Collatina: nessuno ha avvisato la Asl La scoperta dopo 4 giorni. Uno di loro è stato ricoverato. L' assessore: «Via subito»

IL CASO ROMA Da lunedì, in un hotel di Roma, ci sono 229 passeggeri di una nave di crociera e tre di loro sono positivi. Nessuno, fino a venerdì, aveva avvertito la Asl e la Regione Lazio. Come è possibile? Ricostruiamo la storia. TENSIONE «Questi devono andare via subito da Roma!». La mail dell' assessore alla Sanità del Lazio, Alessio D' Amato, inviata a uno dei dirigenti della Protezione civile, Luigi D' Angelo, ha i toni aspri. C' è poi stata una telefonata chiarificatrice con il capo della Protezione civile, Angelo Borrelli, è stato trovato un accordo e c' è stata una virtuale stretta di mano pacificatrice, ma la tensione per molte ore è stata altissima. Bisogna tornare indietro a lunedì sera quando a Roma, in un hotel in zona Collatina arrivano decine di van neri, scendono 229 persone e da quel momento passano le loro giornate nelle stanze della struttura. All' Asl e all' assessorato regionale alla Sanità non ne sanno nulla, nessuno li ha avvertiti. Venerdì però arriva una telefonata da un funzionario dell' ambasciata britannica che chiede informazioni sui suoi connazionali. Solo allora D' Amato e i dirigenti dell' Asl Roma 2 scoprono che in quell' hotel erano stati portati 229 passeggeri della nave da crociera Costa Luminosa. Sono in gran parte britannici, ma anche australiani e neo zelandesi. TRATTATIVA «Incredibile, la Protezione civile non ci aveva avvertito - s' infuria D' Amato - lo abbiamo scoperto per caso. L' Asl è andata all' interno a effettuare i primi 30 tamponi e 3 sono risultati positivi, uno in particolare è in condizioni più gravi e lo abbiamo ricoverato al Policlinico Tor Vergata». La nave era attraccata a Savona ma i passeggeri sono stati spediti un centinaio a Pisa, 229 in un hotel di Roma, senza che ancora siano stati organizzati i voli di rimpatrio. «Vi pare possibile? - dice D' Amato - noi facciamo i salti mortali per aprire nuovi posti di terapia intensiva, per farei tamponi, per intervenire nelle case di riposo e nelle Rsa, e questi ci mandano senza dirci nulla 229 potenziali positivi senza dirci nulla. Borrelli ora ha compreso il nostro disagio e lo ringrazio». Nella telefonata con Borrelli si trova un accordo: per tutti gli altri ospiti dell' hotel i test saranno eseguiti dalla sanità militare mentre subito saranno forniti i piani di volo per il rimpatrio dei passeggeri della nave da crociera nei rispettivi paesi di origine. Resta un' incognita: se saranno trovati altri pazienti positivi, andranno a pesare sul sistema sanitario laziale che ad oggi già conta 2.181 pazienti attualmente contagiati e 133 ricoverati in terapia intensiva. L' ALTRO CASO Ma il tema delle crociere, che in questa pandemia si sono rivelate un nervo scoperto a partire dal caso della Diamond Princess in Giappone, ha fatto esplodere un altro caso, ma a Civitavecchia. Alla Regione Lazio è stato chiesto di farsi carico dell' equipaggio di un' altra nave di crociera attraccata da una settimana al Porto di Civitavecchia. Si tratta della nave Msc Grandiosa, con a bordo 400 membri dell' equipaggio di origine indiana e indonesiana e già 12 positivi. «Noi siamo pronti a inviare personale sanitario all' interno per aiutare i positivi - osserva l' assessore Alessio D' Amato - però non possiamo ospitare a Roma tutti i 400, siamo sotto pressione. Se la compagnia navale organizza i voli di rimpatrio, con il via libera del paese di destinazione, siamo disponibili a organizzare i cordoni sanitari. Altro non possiamo fare».



Il Messaggero

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Mauro Evangelisti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Due progetti di Rfi per l' area portuale

Raccordo tra piastra logistica e l' Adriatica

Quattordici milioni di euro per collegare il Porto non alla stazione di Taranto, ma alla linea Adriatica. Di questo, anche di questo, si è discusso venerdì scorso nel corso della riunione del Tavolo istituzionale permanente per il Contratto di sviluppo dell' area di Taranto (Cis). All' incontro, tenutosi in Prefettura, oltre al prefetto Martino c' era il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega alla Programmazione economica e agli Investimenti, Mario Turco, che ha coordinato ai lavori. Al confronto, infatti, ha partecipato un funzionario di Rfi (Rete ferroviaria italiana) che ha fatto il punto sui due progetti che vedono, come si dice in gergo, la stessa Rfi come stazione appaltante. In realtà, le opere riguardano direttamente il Porto di Taranto e il suo (futuro) sviluppo. In particolare, una proposta prevede il raccordo tra la piattaforma logistica e la rete ferroviaria adriatica mentre l' altra l' ammodernamento degli scali «Bellavista» e «Cagioni». In questo modo, ad opere realizzate, dal porto potranno immettersi sulla rete treni lunghi 750 metri e questo consentirebbe all' area portuale di Taranto di essere la prima, in Italia, ad usufruire di collegamenti di questa portata. In realtà, come è facile intuire, un' opera di questo tipo ha una certa complessità e peraltro bisogna prima verificare se l'«Adriatica» possa sopportare volumi di traffico merci di quelle dimensioni e quelle frequenze. Le prime indicazioni, o per meglio dire indiscrezioni, segnalano però che per ora un collegamento simile sarebbe immaginabile solo nelle ore notturne. Ma, ovviamente, ci saranno prossimamente altre analisi, altri studi, altri test da effettuare ancor prima di avanzare con gli ulteriori livelli di progettazione. L' intervento si sviluppa planimetricamente a nord della fascia compresa tra il I ed il IV sporgente del Porto di Taranto. L' impianto svolge la funzione di presa e consegna e arrivi e partenze per la piattaforma logistica di nuova realizzazione. Il nuovo impianto, gestito da Rfi, si sviluppa quasi interamente sul sedime dell' impianto preesistente in corrispondenza del fascio S. Nicola della stazione di Taranto. Il nuovo scalo prevede un fascio di presa - consegna ed arrivi - partenze, costituito da due binari di 750 metri, centralizzati ed elettrificati. Inoltre è previsto un terzo binario. Il raccordo piattaforma logistica - rete ferroviaria adriatica, si unirebbe così a quello del molo polisettoriale progettato, invece, con quattro binari e treni lunghi 60 metri.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Sequestrate 19 tonnellate di materiale sanitario

La merce era stata ordinata da un privato e proveniva dalla Cina e dalla Malesia

GIOIA TAURO - Diciannove tonnellate di materiale medico sanitario sono state requisite dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Gioia Tauro**, unitamente ai militari della Guardia di Finanza del Comando Provinciale di Reggio Calabria in due container in transito nel **porto di Gioia Tauro**. Si tratta di ben 364 mila e 200 paia di guanti sterili per uso chirurgico provenienti dalla Malesia e 9.720 dispositivi en dotracheali, provenienti dalla Cina, utilizzati per l'intubazione di pazienti con difficoltà respiratorie. Il materiale è stato requisito alla luce di quanto disposto dal Commissario Straordinario Covid-19 che aveva individuato l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, il soggetto attuatore dei controlli ma anche degli eventuali atti di requisizione e la consegna al Dipartimento Nazionale della Protezione Civile. Il materiale era stato ordinato da un privato e stava per essere consegnato se non fosse intervenuto il decreto del Commissario. Alla consueta efficacia nell' operare la prevenzione e il contrasto dei traffici illeciti si aggiunge, dunque, la capacità delle Dogane e della Guardia di Finanza di interpretare un ruolo essenziale al servizio della collettività, rendendo possibile l' individuazione e la rapida messa a disposizione degli enti di soccorso dei dispositivi medici e di prevenzione individuati negli spazi doganali, in applicazione delle misure introdotte per il superamento dell' emergenza Covid-19. Tutto il materiale di questo tipo deve infatti far capo alla Protezione civile nazionale che poi provvede a smistarli secondo le esigenze.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA T. Opposizione inserita nei contatti utili dopo una prima esclusione

La solidarietà fa litigare gli schieramenti

GIOIA TAURO - La maggioranza ci ripensa e rifà l'elenco dei contatti utili per il progetto "Solidarietà gioiese" inserendo anche quelli dell'opposizione, dopo aver pubblicato e diffuso il primo senza i loro nomi. E' questo l'epilogo della lite esplosa ieri tra alcuni consiglieri di maggioranza, compresa la giunta, e i gruppi di opposizione, sanata dal sindaco di Gioia Tauro Aldo Alessio, il quale richiama tutti all'ordine. Anche se è rimasta una voce fuori dal coro quella del consigliere di opposizione Lino Cangemi, candidato a sindaco nell'ultima campagna elettorale, il quale rivendica la paternità dell'idea del progetto che ha come obiettivo quello di aiutare tutti coloro che si trovano in situazioni economiche disagiate in questo momento di piena emergenza Covid - 19. «E' stata l'opposizione a proporre questo progetto discusso e definito durante le riunioni alle quali la minoranza è sempre stata presente mentre la maggioranza solo qualcuno», dichiara Cangemi il quale fa sapere: «Io non aderirò più a questo progetto anche se sono stato inserito nell'elenco, aiuterò i bisognosi nel silenzio, senza assumere un comportamento propagandistico non utile alla società come stanno facendo loro, sono corrotti culturalmente, io non sostengo determinati atteggiamenti e credo che questi momenti di emergenza non possano essere gestiti da ragazzini». Non sposa la linea di Cangemi, il consigliere di minoranza Raffaele D'Agostino, il quale media con il primo cittadino per placare gli animi dell'opposizione e con toni più moderati afferma che «in un momento come questo drammatico che nessuno si aspettava a cui non siamo preparati sia psicologicamente sia materialmente non esiste più la maggioranza e la minoranza ma un solo corpo per il bene della città». Dal canto suo l'amministratore del centro portuale Alessio lancia un appello «ai professionisti, agli operatori economici della città ed alle imprese locali nazionali e multinazionali operanti nel nostro grande **porto**» per aiutare i più bisognosi. «Voi tutti sapete che il nostro Comune - sottoli nea Alessio - travolto da un dichiarato ed imponente dissesto non ha possibilità e risorse adeguate per aiutare direttamente ed immediatamente la città per prevenire, far fronte, limitare e combattere la diffusione della pandemia da corona virus». E informa che «all'ingresso dei punti vendita di generi alimentari (supermarket e minimarket) è possibile donare una piccola parte della spesa in favore delle famiglie bisognose della nostra città».



Messina

Le nuove regole di viaggio tra le due sponde dello Stretto

Il presidente dell'Autorità di sistema Mega: «Confronto con il ministro, difenderemo e rilanceremo la nostra portualità»

Intanto, interviene anche il presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto Mario Paolo Mega, dopo un lungo confronto avuto con la ministra dei Trasporti Paola De Micheli. «Il settore della portualità - spiega Mega -, come gli altri, comincia a risentire del fermo di molte attività e soprattutto delle limitazioni agli spostamenti con riduzioni inimmaginabili sino a qualche settimana fa dei traffici merci, di quelli del traghettiamento e con il completo azzeramento del traffico croceristico. Dopo i primi giorni di riorganizzazione, che ha consentito di ritornare quasi alla piena operatività dell' azione amministrativa con tutto il personale in smart working dalle proprie abitazioni, abbiamo subito cercato, come **Autorità** di **sistema** dello Stretto, di contribuire a mantenere i porti aperti per assicurare quella minima mobilità dei passeggeri, attraverso lo Stretto e per le Isole Eolie, necessaria per assicurare i servizi essenziali e gli spostamenti di necessità. Soprattutto però si è fatto di tutto affinché continuasse, con la migliore regolarità possibile, il traffico dei rotabili per il trasporto delle merci indispensabile per non bloccare i rifornimenti di prodotti alimentari e di tutto quello che serve per la gestione dell' emergenza. Tenere i porti aperti vuol dire soprattutto tenere alta l' attenzione degli operatori portuali sulle misure di sicurezza durante le operazioni di imbarco/sbarco delle merci e dei mezzi per limitare al massimo possibile il rischio del contagio e preservare i lavoratori ed i marittimi da rischi per la salute loro e delle loro famiglie per non trovarsi poi senza personale specializzato. Ma ha significato anche contribuire, d' intesa con la Capitaneria di porto e le **autorità** locali, a trovare le soluzioni per allentare le tensioni agli imbarchi ed evitare i blocchi e le difficoltà al regolare attracco delle navi che ne conseguono. Fondamentale ed encomiabile sino ad ora è stato il contributo dei lavoratori portuali, delle imprese portuali e dei vettori marittimi». Mega ha partecipato alla videoconferenza con tutti i presidenti delle altre 15 **Autorità** di **sistema**. «Un lungo e costruttivo confronto - insiste - durante il quale la ministra, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell' economia in senso assoluto e in un momento così critico ed emergenziale per il Paese, ha richiamato tutti noi presidenti sulla necessità di dare priorità in questa fase ai temi connessi alla gestione dell' emergenza ed a preservare le possibilità di sviluppo dell' economia marittima. Inoltre, ci ha chiesto di contribuire all' elaborazione di nuove misure volte a garantire l' operatività dei porti e di tutto il settore collegato all' economia del mare. Per la verità già noi sullo Stretto avevamo mossi i primi passi in questa direzione adottando provvedimenti che, in coerenza con il DI #CuraItalia, rinviano le scadenze dei pagamenti dei canoni d' impresa e spostano la decorrenza dei pagamenti per le concessioni demaniali ad agosto. E giovedì scorso avevo già provveduto a convocare un Comitato portuale in seduta straordinaria, che si terrà domani, con all' ordine del giorno un solo punto: "Confronto aperto finalizzato ad un esame congiunto dell' emergenza sanitaria in corso ai fini di un approccio costruttivo e sinergico alle correlate criticità, anche nell' ottica di tracciare condivise prospettive di rilancio dell' economia portuale". Nei prossimi giorni incontrerò i sindacati, le rappresentanze degli imprenditori, le Camere di Commercio, le forze politiche dei territori delle province di Messina e di Reggio Calabria. Dovremo pensare ad interventi straordinari, di natura anticiclica, che aiutino tutti i lavoratori e le imprese del settore





Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

I.d. E Villa S. Giovanniresta nel dramma Ancora strascichi sull' altra sponda dello Stretto. «Villa San Giovanni necessita di misure finalizzate ad evitare inconvenienti igienico- sanitari»: lo ha chiesto ieri la facente funzione del Comune calabrese Maria Grazia Richichi al ministro Lamorgese, alla Protezione civile regionale e alla presidente della Regione Calabria Santelli, oltre che a tutte le forze dell' ordine, dopo la «grave situazione venutasi a creare a seguito dello stazionamento di persone all' interno delle sale d' attesa della stazione ferroviaria o nei piazzali di imbarco, a causa del divieto di proseguire il proprio viaggio verso la Sicilia». I cittadini «incolpevolmente hanno dovuto subire un vero e proprio assedio» e il timore è che possano ripetersi «situazioni analoghe a quelle verificatesi, con conseguente pericolo per l' incolumità pubblica e privata».

Legga Salvini Premier Catania: incontro al porto per tutelare i pescatori e le loro famiglie

La tragedia che il nostro Paese sta vivendo rischia di mietere altre vittime innocenti, oltre ai contagiati dal Covid-19. Si [...]

La tragedia che il nostro Paese sta vivendo rischia di mietere altre vittime innocenti, oltre ai contagiati dal Covid-19. Si tratta di tante famiglie di pescatori che, sebbene regolarmente autorizzate, non possono svolgere il proprio lavoro, a causa delle condizioni eccezionali provocate dall' epidemia. Un comparto fondamentale della nostra economia, che è in grave sofferenza. Stamane, per affrontare il problema e trovare una soluzione, la Lega Salvini Premier si è subito attivata: il Commissario della Provincia di Catania Anastasio Carrà, assieme al Responsabile Enti Locali per la Sicilia Orientale Fabio Cantarella hanno incontrato, al Porto di Catania, esponenti di cooperative di pescatori. Un incontro durante il quale sono emersi i gravi problemi del comparto, in particolare la ricerca di uno spazio dove svolgere, in condizioni di sicurezza come impone il momento che si vive in Italia, il proprio lavoro. 'Abbiamo ascoltato -spiega il Commissario Anastasio Carrà- i signori Molino e Vittorio impegnati nel settore delle cooperative pesca. Da loro è venuto un sollecito per individuare soluzioni per consentire lo svolgersi della vendita al dettaglio del pesce. Malgrado siano in regola con le autorizzazioni, i pescatori non possono lavorare, con gravi conseguenze sulla loro vita e in generale sull' economia. Una necessità per tante famiglie a cui dare una risposta rapida. Per questo ci siamo subito attivati, con le **Autorità** competenti, a cominciare dall' **Autorità Portuale** e dal Comune di Catania per trovare risposte concrete, in linea con la nostra politica del fare, indirizzata alla soluzione pratica dei problemi.' La Lega Salvini Premier è vicina alle legittime istanze del mondo della pesca che, come già evidenziato anche dall' on. Annalisa Tardino, promotrice dell' incontro: 'rappresenta una fonte di reddito da tutelare, a maggior ragione in questo difficile momento del nostro Paese. Come abbiamo provato a fare al Parlamento europeo, presentando giovedì due emendamenti a supporto del settore in occasione della sessione plenaria. Purtroppo le nostre proposte non sono state approvate dalle altre forze politiche. Noi - ha detto l' eurodeputato della Lega - a differenza loro, saremo sempre a fianco dei pescatori e delle loro famiglie'.



Ingressi in Italia, nuove misure

Mascherine in volo e stop ai crocieristi Stretta alle frontiere

ROMA - Misurazione della febbre prima di partire, mascherine a bordo, posti distanziati e una dettagliata documentazione sui motivi dello spostamento e sulla reperibilità per i 14 giorni di quarantena. Da ieri una nuova ordinanza firmata dai ministri dei Trasporti De Micheli e della Salute Speranza regola in modo ancor più stringente l'ingresso in Italia dall'estero. La documentazione che si porta in aereo, treno, nave o bus, è necessario consegnare al momento dell'imbarco alla compagnia una dichiarazione con i motivi del viaggio (giustificato solo per lavoro, salute o necessità), l'indirizzo dell'abitazione o del luogo in cui si intende passare il periodo di quarantena, il mezzo con cui lo si raggiungerà e un numero di telefono per le comunicazioni durante i 14 giorni. Stessi obblighi per chi viaggia in auto. Le regole a bordo Saranno i responsabili della compagnia, all'imbarco, a misurare la temperatura. Da 37,5 in su non si parte. La compagnia dovrà distribuire le mascherine ai passeggeri che non ne sono dotati e garantire posti ad almeno un metro di distanza. La quarantena Chiunque arrivi dall'estero è obbligato a comunicare la sua presenza all'azienda sanitaria territorialmente competente che dovrà essere informata dell'insorgenza di eventuali sintomi. Se dal luogo di sbarco non è possibile raggiungere il domicilio di quarantena sarà la Protezione civile regionale a indicare dove svolgere l'isolamento a spese del passeggero. Sarà poi possibile cambiare domicilio. Per raggiungere il domicilio non sarà possibile prendere un mezzo pubblico ma un taxi, un'auto a nolo o essere presi da un familiare. Le deroghe Non dovrà sottoporsi alla quarantena chi entra in Italia per lavoro per 72 ore, prorogabili di altre 48, il personale viaggiante di compagnie italiane e i transfrontalieri. Le navi da crociera Divieto di ingresso nei porti italiani per le navi estere, comprese quella da crociera a cui sarà proibita la sosta con equipaggio a bordo e senza passeggeri.

DI ALESSANDRA ZINITI



Covid-19, aerei e navi: nuova ordinanza per chi entra in Italia

I vettori e gli armatori - spiega una nota del Mit - acquisiscono e verificano prima dell'imbarco la documentazione, provvedendo alla misurazione della temperatura dei singoli passeggeri e vietando l'imbarco se uguale o maggiore di 37,5 gradi e nel caso in cui la documentazione non sia completa. Sono, inoltre, tenuti ad adottare le misure organizzative che assicurano in tutti i momenti del viaggio una distanza interpersonale di almeno un metro tra i passeggeri trasportati e, in caso, di trasporto aereo, si raccomanda l'uso da parte dell'equipaggio e dei passeggeri dei mezzi di protezione individuali. Il vettore aereo provvede, al momento dell'imbarco, a dotare i passeggeri, che ne risultino sprovvisti, dei dispositivi di protezione individuale'. Le disposizioni non si applicano all'equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante appartenente a imprese con sede legale in Italia. L'ordinanza, inoltre, dispone che il divieto di ingresso nei porti italiani alle società di gestione, agli armatori e ai comandanti delle navi passeggeri di bandiera estera si applica, oltre che alle navi in servizio di crociera, anche per la sosta delle stesse navi con l'equipaggio senza passeggeri.

informativa

risultati sani e gli strumenti di terra parti in esso integrati trattati dal personale. In caso di navigazione a indici 101 e ferme una di cui è a più identificati (vedere per il funzionamento e per il funzionamento della Crociera Sostiene nella stessa sede).

Di seguito si riportano l'elenco di cui è a più identificati (vedere per il funzionamento e per il funzionamento della Crociera Sostiene nella stessa sede).

scopi di più e personalizza

Covid-19, aerei e navi: nuova ordinanza per chi entra in Italia

28 MARZO 2020 - [Sebastiano](#)



Roma - Da oggi, a chi vuole entrare in Italia, prima di salire su un aereo o su una nave, deve essere misurata la temperatura e deve viaggiare munito di mascherina. Lo stabilisce l'ordinanza, adottata congiuntamente dal ministro della Salute e dal ministro dei Trasporti, che rimarrà efficace fino all'entrata in vigore di un nuovo decreto del presidente del Consiglio dei ministri, di cui all'articolo 2 del decreto legge numero 25 del 23 marzo 2020.

Scopri l'ordinanza [Sebastiano](#)

I vettori e gli armatori - spiega una nota del Mit - acquisiscono e verificano prima dell'imbarco la documentazione, provvedendo alla misurazione della temperatura dei singoli passeggeri e vietando l'imbarco se uguale o maggiore di 37,5 gradi e nel caso in cui la documentazione non sia completa. Sono, inoltre, tenuti ad adottare le misure organizzative che assicurano in tutti i momenti del viaggio una distanza interpersonale di almeno un metro tra i passeggeri trasportati e, in caso, di trasporto aereo, si raccomanda l'uso da parte dell'equipaggio e dei passeggeri dei mezzi di protezione

Articoli correlati

Covid-19, 1 morti in Italia superano quota 10.000

Fluora - Sono saliti a 10.472 i casi totali di coronavirus in Italia ...

Messina (Assarmatori): "Traffetti" allo stremo, rischio di saltare il sistema"

Genova - "Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere ...

"Aprite i magazzini delle aziende, in arrivo 250 navi. Dove mettiamo le merci?"

Suriyapong Thongsawang via Getty Images

Lasciare chiuse fabbriche e aziende, ma tenere aperti i magazzini per evitare un collasso logistico. E' la richiesta che arriva da Confetra, la Confederazione delle imprese logistiche e dei trasporti, al Governo e al Mise che se ne sta occupando. Da giorni le associazioni del settore chiedono al premier Giuseppe Conte di fare chiarezza su quanto stabilito dal D.P.C.M. del 22 marzo scorso che dispone la chiusura di tutte le attività non essenziali. "Nei prossimi 15 giorni sono schedulate circa 250 navi in toccata nei 54 porti commerciali italiani. E' prevedibile che circa la metà delle migliaia di tonnellate di merci in entrata, partite ben prima del 23 marzo, trovino ora chiuse le industrie acquirenti cui sono destinate. Dove le mettiamo?", chiede Ivano Russo, direttore generale di Confetra parlando con HuffPost. "Le lasciamo nei porti, congestionandone infrastrutture e operatività? Se non consegniamo ai magazzini delle imprese produttrici e se non svuotiamo questi contenitori, non avremo poi sufficienti box vuoti per gli altri trasporti merce ordinari. I contenitori vengono riempiti, svuotati, e nuovamente riempiti per altri viaggi. Non possiamo permetterci migliaia di contenitori occupati e giacenti in qualche luogo, che comunque ad oggi non c'è". La questione è seria, e interviene in un contesto che vede già alcune imprese non ritirare per mancanza di liquidità: i pieni in giacenza portano a piazzali congestionati e quindi all'impossibilità per le navi di sbarcare. Il problema delle merci in entrata si trasferisce anche a quelle in uscita: "Mancano vuoti da riutilizzare per l'export, così i prodotti alimentari destinati alle esportazioni restano nei magazzini delle aziende agroalimentari che a breve saranno congestionati", ci racconta uno spedizioniere che lavora su Napoli e Salerno. Come fa notare Fedespedi, l'effetto congiunto dello stop alla produzione nel nostro Paese e della ripresa delle attività produttive in Cina minaccia di saturare gli hub logistici di porti e aeroporti nazionali in un breve lasso di tempo e determinare costi a carico della merce, delle imprese e degli operatori economici. "Un chiarimento è fondamentale per assicurare agli operatori del settore di poter consegnare e ritirare presso i clienti le merci in arrivo o già prodotte e pronte per l'invio in ambito nazionale come internazionale", continua Fedespedi. Anche perché in questi giorni stanno arrivando nei porti italiani navi partite dall'America Latina e dall'Asia ben prima del fermo produttivo. L'attività di magazzinaggio, come individuata dai Codici Ateco, rientra tra le attività ritenute essenziali dal Governo nell'attuale fase di lockdown. Ma il riferimento è ai magazzini degli operatori logistici che potrebbero presto essere saturi se la merce che arriva dall'estero non sarà smistata rapidamente verso i clienti, ovvero quelle attività che in buona parte al momento sono chiuse ma che comunque dispongono di propri magazzini o aree di stoccaggio. Il decreto del 25 marzo del Ministero dello Sviluppo (articolo 1 comma 3) dispone la conclusione di tutte le attività non essenziali entro il 28 marzo, incluse le spedizioni delle giacenze. Ma non dice nulla sulla merce in entrata, frutto di ordini pregressi. Qualche numero per comprendere bene di cosa si parla. L'Italia movimentata 11 milioni di contenitori l'anno, 800 mila al mese, 200 mila a settimana. Le navi dal Sud America impegnano circa 20 giorni per arrivare, dalla Cina 42. Ci sono ordini di merci e materie prime per centinaia di migliaia di contenitori fatti oltre un mese fa e che nelle prossime settimane arriveranno nei porti italiani. Troveranno le imprese produttrici ordinanti e acquirenti chiuse. "Questa roba dove la mettiamo?", è la domanda degli operatori. I porti già sono sotto stress in questo periodo. Ieri si è tenuto un colloquio, definito positivo dagli interlocutori, tra i presidenti delle Autorità di sistema portuale e la ministra ai Trasporti Paola De Micheli. Ai presidenti delle Adsp la ministra ha

The screenshot shows the top portion of a Huffington Post article. At the top, there is a navigation bar with the site logo and various menu items like 'POLITICA', 'CORONAVIRUS', 'ECONOMIA', etc. Below the navigation bar, the article title is prominently displayed: "Aprite i magazzini delle aziende, in arrivo 250 navi. Dove mettiamo le merci?". Underneath the title, there is a sub-headline: "Confetra chiede chiarezza sull'apertura dei magazzini delle aziende chiuse dal Dpcm, le merci in entrata vanno consegnate e si rischia l'ingorgo e la perdita. Anche gli armatori sentono un appello al Governo: 'Servono aiuti al settore'". A small image of a cargo ship is visible on the left side of the article preview. On the right side, there is a 'TENDENZE' section with several small article teasers. At the bottom of the preview, there is a 'NEWSLETTER' sign-up box and social media sharing icons for Facebook, Twitter, and Instagram.



Huffington Post

Focus

l'operatività dei porti e del mare, proponendo che siano le stesse autorità a farsi artefici e promotrici di un piano di rilancio del settore". Il mondo dei trasporti ha ricevuto, come richiesto al Mit, le linee guida che hanno evitato blocchi di una intera filiera di cui mai come in questo periodo si è compresa la reale importanza. "Il Mit ha fatto di tutto per garantire la continuità e l'operatività dell'industria logistica e del trasporto merci. Ora stiamo segnalando un tema che non è nell'interesse di una qualche categoria, ma è tema di funzionamento generale", aggiunge Russo. Anche altri operatori del settore lamentano difficoltà. L'associazione di armatori Confitarma ha chiesto al Governo delle "prime e urgenti misure di sostegno straordinario al comparto dello shipping" come un intervento eccezionale di sostegno al reddito dei marittimi italiani, l'estensione per un anno dell'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e pure finanziamenti fino a 3 anni con i fondi di Cassa depositi e prestiti. Assarmatori ha invece chiesto lo stato di calamità naturale per il trasporto navale, con l'estensione del Fondo concesso al trasporto aereo anche alle compagnie di navigazione: "Il segmento passeggeri del trasporto marittimo ha di fatto azzerato i suoi ricavi ma continua a garantire i collegamenti per non interrompere gli approvvigionamenti di merci vitali. Ma le compagnie del settore stanno scivolando verso il punto di non ritorno. E da queste compagnie non si può pretendere a lungo che l'onere di garanzia dei servizi sia sostenuto senza un adeguato aiuto dello Stato". Anche gli operatori portuali chiedono soccorso. Feport, l'associazione dei terminal operator, ha lanciato un appello alla Commissione Europea e agli Stati membri: "E' urgente che gli Stati membri forniscano un sostegno adeguato per evitare disordini all'interno delle catene di approvvigionamento dell'Ue, nonché effetti economici disastrosi che comporterebbero una significativa perdita di posti di lavoro".

Messina (Assarmatori): Traghetti allo stremo, rischia di saltare il sistema

Genova - 'Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti: lo denuncia il presidente di Assarmatori, Stefano Messina. Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile'. Secondo Messina, non è più il tempo della diplomazia. 'Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione. Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni spiega Messina le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitatissimi casi di comprovata urgenza, ma l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale; le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio. Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero ed incidendo sui costi comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le Autostrade del Mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere. Bisogna quindi attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi garantire alle nostre imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino con altrettanta urgenza le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti'. 'Anche questa misura, però, da sola non può bastare avverte Messina c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata'. 'Persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. L'Italia conclude Messina non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento'.

informativa

Il sito e gli strumenti di terzi parti in esso integrati trattano dati personali. Per dati di navigazione e indirizzi IP, e per una lista di cookie e altri identificatori utilizzati per il funzionamento della pagina, visitate questa pagina.

Per saperne di più e personalizzare

Messina (Assarmatori): Traghetti allo stremo, rischia di saltare il sistema"

28 MARZO 2020 - Genova



Genova - "Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti", lo denuncia il presidente di Assarmatori, Stefano Messina.

"Non una serrata ma l'inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese, l'Italia con 350 navi ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile". Secondo Messina, non è più il tempo della diplomazia. "Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione. Facendo i raffronti con i risultati delle medie degli ultimi anni - spiega Messina - le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i

Articoli correlati

New York trasforma il terminal crociera di Brooklyn in ospedale temporaneo

New York - Il governo federale rinverterà il Brooklyn Cruise Terminal

Covid-19, i morti in Italia superano quota 10.000

Roma - Sono saliti a 12.472 i casi totali di coronavirus in Ital...

Per Assarmatori si avvicina il blocco totale dei traghetti in crisi di liquidità

'Siamo vicini al punto di non ritorno. Devono essere necessariamente prese le misure d'emergenza che gli armatori stanno richiedendo urgentemente oppure non ci sarà altra alternativa al blocco dei collegamenti nazionali operati dai traghetti. L'allarme è stato lanciato da Assarmatori, l'associazione di categoria aderente a Confcommercio Confrtrasporto, che non vuole parlare di una serrata ma di inevitabile approdo del collasso generale di quella che finora ha rappresentato un'eccellenza mondiale nel nostro Paese. L'Italia, con 350 navi, ha la più grande flotta di navi ro-ro pax al mondo, ma, da quando è esplosa l'epidemia Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile' sostiene il presidente Stefano Messina. 'Non è il momento di nascondersi dietro le parole perché forse non a tutti è chiara la drammaticità della situazione. Facendo i raffronti con i risultati medi degli ultimi anni spiega Messina le compagnie armatoriali operanti in questo settore nell'ultimo mese hanno incassato circa cinquanta volte di meno (non un quinto, ma proprio 50 volte di meno). Per effetto delle restrizioni alla mobilità, infatti, i traghetti non possono più imbarcare passeggeri se non per limitati casi di comprovata urgenza, ma

l'incertezza sul futuro ha completamente azzerato anche le prenotazioni, da questi giorni sino ai prossimi mesi, quelle che in primavera e soprattutto in estate assicurano il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale. Le aziende che garantiscono il trasporto passeggeri, infatti, hanno strutturalmente un margine operativo lordo negativo da ottobre a marzo, poi tra la primavera e l'estate incassano quanto serve per riportare i conti in equilibrio prosegue spiegando il vertice di Assarmatori. Con il fatturato e gli incassi vicini allo zero, e incidendo sui costi, comunque non è possibile sopravvivere e se si vuole evitare che le autostrade del mare interrompano ogni servizio, che le isole maggiori e minori, dove vive un quinto della popolazione italiana perdano il contatto con il resto del Paese, che il trasporto di merci vitali si blocchi, che decine di migliaia di marittimi perdano il lavoro, bisogna permettere a queste aziende di sopravvivere. L'associazione chiede quindi di attivare anche per il settore marittimo tutte le misure conseguenti a partire dalla immediata parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei considerati di servizio pubblico, con l'estensione ai primi dei benefici garantiti ai secondi dall'articolo 79 del decreto Cura Italia. Occorrerà poi, sempre secondo Assarmatori, garantire alle imprese l'accesso ai meccanismi di garanzia previsti dall'art. 57 dello stesso decreto, vigilando affinché gli istituti di credito adottino con altrettanta urgenza le procedure volte alla erogazione dei finanziamenti. 'Anche questa misura, però, da sola non può bastare prosegue Messina c'è anche bisogno di istituire un fondo di compensazione per i danni subiti dalle aziende che esercitano servizi marittimi di trasporto di cabotaggio e di collegamento con le isole e di integrare con capitali pubblici il fondo Solimare che ha finora garantito, con il solo finanziamento diretto delle imprese e dei lavoratori, il sostegno ai marittimi senza lavoro, ma le cui risorse sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata'. L'associazione conclude sottolineando che 'persino la Grecia, Paese che ancora non è uscito del tutto dal grave default che lo ha colpito dieci anni fa, ha deciso di destinare al settore marittimo una parte rilevante delle risorse messe in campo contro l'epidemia. L'Italia conclude Messina non faccia l'errore fatale di non capire la gravità del momento'.



Gli spedizionieri non si arrendono nella battaglia con i consorzi amatoriali

Spedizionieri e caricatori non accettano la decisione presa dalla Commissione Europea di prorogare per altri quattro anni la Consortia Block Exemption Regulation (CE) n. 906/2009 fino al 25 aprile 2024 e senza alcuna modifica. Fedespediti (la federazione italiana delle associazioni locali di spedizionieri) in una nota scrive: La decisione, per quanto estremamente deludente, non è stata purtroppo sorprendente: la nostra federazione europea Clecat aveva avuto incontri con diversi funzionari della DG Comp - Direzione Generale per la Concorrenza (assieme alle altre associazioni firmatarie della campagna contro il prolungamento dell'esenzione Feport, Esc ed Eta -) e aveva recentemente ricevuto una laconica risposta ufficiale dal Commissario europeo per la Concorrenza, Margrethe Vestager, nella quale di fatto si ribadiva che la Commissione ritiene che la valutazione fatta dal proprio staff tecnico abbia fornito sufficienti prove a sostegno dell'efficienza della norma che esenta le shipping line dalle regole antitrust europee. La Commissione ha motivato la decisione scrivendo che il sistema attuale 'ha dimostrato che, nonostante i cambiamenti del mercato, è ancora idoneo allo scopo' e che 'si traduce in efficienze per i vettori, che si traducono in prezzi più bassi e una migliore qualità del servizio, per i consumatori'. Ha affermato, infatti, che 'i consorzi possono portare ad economie di scala e ad un migliore utilizzo della capacità delle navi. Una buona parte dei benefici derivanti da tali efficienze può essere trasferita agli utenti dei servizi di spedizione marittimi, in termini di migliore copertura dei porti e servizi migliori'. Di fatto, secondo Fedespediti, le criticità evidenziate proprio dagli utilizzatori dei servizi (in primis imprese di spedizione, terminalisti e caricatori) non sono state prese minimamente in considerazione. Le associazioni dunque, constatato l'appiattimento della DG Comp sulle posizioni delle sole compagnie marittime, hanno deciso di scrivere direttamente alla Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, per esprimere la forte disapprovazione rispetto alla decisione assunta. È importante rilevare che, tra i firmatari della lettera c'è anche Etf - European Transport workers' Federation - l'organizzazione sindacale paneuropea. Fedespediti sostiene di aver sempre creduto nel mercato libero, a patto che tutti possano combattere ad armi pari e ha già avuto modo di sottolineare in più occasioni l'iniquità di un regolamento che fornisce a una sola categoria la possibilità di agire in deroga ad alcune norme, presentando la propria posizione ai rappresentanti del nostro governo. La nota degli spedizionieri italiani conclude affermando che, nell'emergenza dettata dalla proliferazione del Coronavirus, spiace notare come la DG Comp non abbia riflettuto sulle legittime richieste di operatori, fortemente impegnati ad assicurare il funzionamento delle catene logistiche. Leggi la lettera di CLECAT, ESC, ETA, EFT, FEPORT al Ppresidente della Commissione von der Leyen .



Spedizionieri e caricatori non accettano la decisione presa dalla Commissione Europea di prorogare per altri quattro anni la Consortia Block Exemption Regulation (CE) n. 906/2009 fino al 25 aprile 2024 e senza alcuna modifica.

Fedespediti (la federazione italiana delle associazioni locali di spedizionieri) in una nota scrive: "La decisione, per quanto estremamente deludente, non è stata purtroppo sorprendente: la nostra federazione europea Clecat aveva avuto incontri con diversi funzionari della DG Comp - Direzione Generale per la Concorrenza (assieme alle altre associazioni firmatarie della campagna contro il prolungamento dell'esenzione Feport, Esc ed Eta -) e aveva recentemente ricevuto una laconica risposta ufficiale dal Commissario europeo per la Concorrenza, Margrethe Vestager, nella quale di fatto si ribadiva che la Commissione ritiene che la valutazione fatta dal proprio staff tecnico abbia fornito sufficienti prove a sostegno dell'efficienza della norma che esenta le shipping line dalle regole antitrust europee. La Commissione ha motivato la decisione scrivendo che il sistema attuale 'ha dimostrato che, nonostante i cambiamenti del mercato, è ancora idoneo allo scopo' e che 'si traduce in efficienze per i vettori, che si traducono in prezzi più bassi e una migliore qualità del servizio, per i consumatori'. Ha affermato, infatti, che 'i consorzi possono portare ad economie di scala e ad un migliore utilizzo della capacità delle navi. Una buona parte dei benefici derivanti da tali efficienze può essere trasferita agli utenti dei servizi di spedizione marittimi, in termini di migliore copertura dei porti e servizi migliori'. Di fatto, secondo Fedespediti, le criticità evidenziate proprio dagli utilizzatori dei servizi (in primis imprese di spedizione, terminalisti e caricatori) non sono state prese minimamente in considerazione. Le associazioni dunque, constatato l'appiattimento della DG Comp sulle posizioni delle sole compagnie marittime, hanno deciso di scrivere direttamente alla Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, per esprimere la forte disapprovazione rispetto alla decisione assunta. È importante rilevare che, tra i firmatari della lettera c'è anche Etf - European Transport workers' Federation - l'organizzazione sindacale paneuropea. Fedespediti sostiene di aver sempre creduto nel mercato libero, a patto che tutti possano combattere ad armi pari e ha già avuto modo di sottolineare in più occasioni l'iniquità di un regolamento che fornisce a una sola categoria la possibilità di agire in deroga ad alcune norme, presentando la propria posizione ai rappresentanti del nostro governo. La nota degli spedizionieri italiani conclude affermando che, nell'emergenza dettata dalla proliferazione del Coronavirus, spiace notare come la DG Comp non abbia riflettuto sulle legittime richieste di operatori, fortemente impegnati ad assicurare il funzionamento delle catene logistiche. Leggi la lettera di CLECAT, ESC, ETA, EFT, FEPORT al Ppresidente della Commissione von der Leyen .