



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
martedì, 31 marzo 2020**



## Prime Pagine

31/03/2020	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 31/03/2020	9
31/03/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 31/03/2020	10
31/03/2020	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 31/03/2020	11
31/03/2020	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 31/03/2020	12
31/03/2020	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 31/03/2020	13
31/03/2020	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 31/03/2020	14
31/03/2020	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 31/03/2020	15
31/03/2020	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 31/03/2020	16
31/03/2020	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 31/03/2020	17
31/03/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 31/03/2020	18
31/03/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 31/03/2020	19
31/03/2020	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 31/03/2020	20
31/03/2020	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 31/03/2020	21
31/03/2020	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 31/03/2020	22
31/03/2020	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 31/03/2020	23
31/03/2020	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 31/03/2020	24
31/03/2020	<b>MF</b> Prima pagina del 31/03/2020	25

## Trieste

31/03/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 28 Ok alla Cig Covid in Ferriera Due mesi a partire dal 5 aprile	26
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 18 Trieste firma Mou con Baku	27

## Venezia

31/03/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 13 Senza più crociere Marittima deserta A rischio l'intera stagione turistica	28
------------	---	----

31/03/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 13	30
<b>Sospesi i pagamenti di canoni demaniali fino al 30 settembre</b>		
31/03/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 13	31
<b>Stop grandi navi, aria più pulita ma a pagare è tutto l' indotto</b>		
31/03/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 28	32
<b>Il porto sospende i canoni demaniali alle concessionarie</b>		
31/03/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 34	33
	<i>ROBERTO PERINI</i>	
<b>Gli operatori del Porto approvano le scelte</b>		
30/03/2020	<b>Ansa</b>	34
<b>Coronavirus: porti Venezia e Chioggia, stop a canoni demanio</b>		
30/03/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	35
<b>Covid-19 - Venezia, l' Autorità portuale sospende i canoni demaniali fino a settembre</b>		
30/03/2020	<b>FerPress</b>	36
<b>#Coronavirus: porti di Venezia e Chioggia sospendono pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre</b>		
31/03/2020	<b>Informatore Navale</b>	37
<b>PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA: CANONI SOSPESI PER AIUTARE LE AZIENDE A FAR FRONTE ALL'EMERGENZA COVID-19</b>		
30/03/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	38
<b>Porto di Venezia sospende i canoni di concessione</b>		
30/03/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	39
<b>Canoni sospesi a Venezia e Chioggia</b>		
30/03/2020	<b>Sea Reporter</b>	40
<b>Emergenza Covid-19. Sospesi canoni demaniali alle aziende dei porti di Venezia e di Chioggia</b>		
30/03/2020	<b>shipmag.it</b>	41
<b>Porto di Venezia, Musolino: Canoni sospesi per aiutare le aziende</b>		
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>	42
<b>Nei porti veneti canoni demaniali sospesi fino a fine settembre</b>		
30/03/2020	<b>Venezia Today</b>	43
<b>Canoni dei porti sospesi, piano Vtp per tutelare i dipendenti</b>		
31/03/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 16	44
<b>Sequestrate al Porto 6.500 mascherine</b>		
31/03/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 33	45
<b>Mose, test a Chioggia con mare mosso Il prefetto concede la deroga per i lavori</b>		
31/03/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 14	46
	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	
<b>Mose in funzione, poi stop al Consorzio Venezia Nuova</b>		
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 32	47
<b>1 , 1 e 7 la cabala del sistema portuale veneto</b>		
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>	49
<b>Vecon attiva un fast track delivery' per le merci strategiche</b>		
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>	50
<b>Proseguono gli imbarchi break bulk a Marghera e Marina di Carrara</b>		

## Savona, Vado

31/03/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 23	51
<b>«L' inferno di noi medici a bordo della Luminosa»</b>		
31/03/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 23	52
<b>Completati gli sbarchi dei marittimi positivi</b>		
31/03/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 44	53
<b>Luminosa a Savona con 120 marittimi Diadema a Piombino</b>		
31/03/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 47	54
<b>Misure preventive per tenere aperti i terminal di Vado</b>		

30/03/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	55
Pienamente operativi i terminal di Vado		

## Genova, Voltri

31/03/2020	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 6	56
Paolo Signorini 'Sì alla Via della Seta ma con nuove idee'		
30/03/2020	<b>BizJournal Liguria</b>	58
Coronavirus, nave ospedale di Genova pronta a ricevere altri 25 pazienti		
29/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>	59
Maxi requisizione delle Dogane al terminal Psa Genova Prà		
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>	60
Container: a marzo Psa Genova -40% e La Spezia -30%		

## La Spezia

31/03/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 20	61
Il no alla Diadema scatena la bufera sul web		
31/03/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 40	63
Caso Diadema, scoppia una feroce polemica		
30/03/2020	<b>Citta della Spezia</b>	64
Costa Diadema, Bucchioni: "Amarezza e vergogna"		
30/03/2020	<b>Citta della Spezia</b>	65
Costa Diadema, Rifondazione: "Tradita la storia di Spezia, sindaco si vergogni"		
30/03/2020	<b>Citta della Spezia</b>	66
"Peracchini, su Diadema decisione vergognosa. E l'ospedale non c'entrava"		
30/03/2020	<b>Citta della Spezia</b>	67
"Diadema, sindaco non solidale. E apprendiamo incidentalmente che ospedale è al collasso"		
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>	68
"La Spezia ha contraddetto il suo ruolo di città portuale"		
30/03/2020	<b>Il Nautilus</b>	69
AdSP MLO-Covid-19: Restrizioni circolazione merci in EU/extra UE		

## Ravenna

30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 18	70
Ravenna, partono interventi di dragaggio		

## Livorno

30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 7	71
Livorno, procedure sprint per le merci pericolose		
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 18	72
Livorno, deperimetrazione del SIN e nuovo regolamento merci pericolose		

## Piombino, Isola d' Elba

31/03/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 10	73
Urla e pianti di gioia la Diadema è a terra «Grazie Piombino per averci accolti»		

31/03/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 19	75
<hr/>		
31/03/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 14	76
<hr/>		
31/03/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 14	78
<hr/>		
31/03/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 15	79
<hr/>		
31/03/2020	<b>La Nazione</b> Pagina 7	80
<hr/>		
31/03/2020	<b>La Nazione</b> Pagina 7	81
<hr/>		
31/03/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 45	82
<hr/>		
31/03/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 45	83
<hr/>		
30/03/2020	<b>Ansa</b>	84
<hr/>		
30/03/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	85
<hr/>		
30/03/2020	<b>FerPress</b>	87
<hr/>		
30/03/2020	<b>Il Nautilus</b>	88
<hr/>		
30/03/2020	<b>Informatore Navale</b>	89
<hr/>		
30/03/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	90
<hr/>		
30/03/2020	<b>shipmag.it</b>	91
<hr/>		
30/03/2020	<b>shipmag.it</b>	92
<hr/>		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/03/2020	<b>Ildenaro.it</b>	93
<hr/>		
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 18	94
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/03/2020	<b>Corriere della Sera (ed. Roma)</b> Pagina 3	<i>Valeria Costantini</i> 95
<hr/>		
31/03/2020	<b>Il Messaggero (ed. Viterbo)</b> Pagina 64	96
<hr/>		

## Napoli

31/03/2020	<b>Il Roma</b> Pagina 28	97
<hr/>		

31/03/2020	<b>PORTI CAMPANI IN RETE</b> Pagina 2	<i>Pietro Spirito</i>	98
<hr/>			
31/03/2020	<b>PORTI CAMPANI IN RETE</b> Pagina 4	<i>Emilia Leonetti</i>	100
RIPENSARE LA RELAZIONE TRA PORTO E CITTÀ SECONDO UNA LINEA VERTICALE E UNA ORIZZONTALE			
<hr/>			
31/03/2020	<b>PORTI CAMPANI IN RETE</b> Pagina 8	<i>Francesco Nicchiarelli</i>	102
MOLO BEVERELLO: SEDICI ANNI PER LA NUOVA STAZIONE MARITTIMA.			
<hr/>			
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 7		104
Molo Beverello, trasferimento delle biglietterie nei punti provvisori			
<hr/>			
31/03/2020	<b>PORTI CAMPANI IN RETE</b> Pagina 11	<i>Emilia Leonetti</i>	105
LA RIFORMA DEI PORTI, È MANCATO PERIODO DI RODAGGIO PRIMA DELL'APPLICAZIONE			
<hr/>			
31/03/2020	<b>PORTI CAMPANI IN RETE</b> Pagina 13	<i>Alessandro Panaro</i>	107
LE RINFUSE LIQUIDE: UN TRAFFICO DI VALORE PER I PRINCIPALI PORTI EUROPEI E ITALIANI			
<hr/>			

## Salerno

31/03/2020	<b>PORTI CAMPANI IN RETE</b> Pagina 17	<i>Vincenzo D'Agostino</i>	108
IL PORTO NON SI FERMA, LA COMPAGNIA PORTUALE DI SALERNO NON SI FERMA			
<hr/>			

## Bari

30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 7		109
Cura Italia, l'AdSP del Mar Adriatico Meridionale proroga il pagamento dei canoni			
<hr/>			

## Brindisi

30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b> Pagina 18		110
Brindisi sperimenterà la generazione di energia dal moto ondoso			
<hr/>			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

31/03/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 25		111
Mascherine e gel disinfettante per i lavoratori portuali			
<hr/>			
31/03/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 8		112
L' autorità portuale distribuisce i Dpi			
<hr/>			
31/03/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 20		113
La Port Authority distribuisce mascherine e gel agli operatori			
<hr/>			
30/03/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>		114
Autorità portuale di Gioia Tauro distribuisce Dpi			
<hr/>			
30/03/2020	<b>LaC News 24</b>	<i>AGOSTINO PANTANO</i>	115
Gioia Tauro, il porto non si ferma: lavoratori in trincea e produttività alta			
<hr/>			
30/03/2020	<b>Il Dispaccio</b>		116
Ditta di Bergamo dona mascherine e gel disinfettante ai lavoratori dei Porti calabresi			
<hr/>			
30/03/2020	<b>Il Metropolitano</b>		117
Diecimila mascherine e 200 contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall' Autorità portuale di Gioia Tauro			
<hr/>			
30/03/2020	<b>LaC News 24</b>		118
Porto di Gioia, ditta di Bergamo dona 10mila mascherine e gel disinfettante			
<hr/>			
30/03/2020	<b>Reggio Tv</b>		119
Gioia Tauro. Diecimila mascherine e duecento contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall' Autorità portuale			
<hr/>			

30/03/2020 **Stretto Web** 120  
Coronavirus: 10 mila mascherine e 200 contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall' Autorità portuale di Gioia Tauro

---

30/03/2020 **Zoom 24** 121  
Azienda bergamasca dona diecimila mascherine ai lavoratori dei porti calabresi

---

## Olbia Golfo Aranci

30/03/2020 **shippingitaly.it** 122  
Onorato riapre una linea su Olbia e accusa i commissari di Tirrenia (AGGIORNATO)

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri

31/03/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 6 123  
Controlli e regole per traghettare La banca dati all' esame del Mit

---

31/03/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 6 125  
La Regione al Mit: 7 corse al giorno per i pendolari dello Stretto

---

31/03/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 29 126  
Autorità Portuale, Battaglia rappresenterà la Metro City

---

31/03/2020 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 10 127  
Lo Stretto continua a preoccupare

---

30/03/2020 **Messina Ora** 128  
Fronte del porto: Cgil e Uil denunciano, "Mezzi veloci nello Stretto, zero controlli a Villa e Reggio"

---

30/03/2020 **Messina Ora** 129  
Porto di Tremestieri: FastConfisal dichiara lo stato d' agitazione

---

## Catania

30/03/2020 **Siracusa Live** 130  
Assopporto chiede la cancellazione dei canoni demaniali e presenta suggerimenti per il rilancio produttivo del Paese

---

## Augusta

30/03/2020 **Blog Sicilia** 132  
Assopporto Augusta alla Regione, "Sospendere della riscossione dei canoni demaniali"

---

## Focus

30/03/2020 **Corriere Marittimo** 133  
Assiterminal, Ferrari: Dalla crisi un modello di ZES di salvaguardia per l' Italia intera

---

30/03/2020 **Informare** 135  
Per far fronte all' emergenza Assiterminal chiede l' azzeramento dei canoni demaniali

---

30/03/2020 **shipmag.it** 138  
Terminal cruise, Assiterminal: 'Sospendere i canoni demaniali'

---

30/03/2020 **shippingitaly.it** 139  
Terminal passeggeri chiedono l'azzeramento dei canoni invocando la causa di forza maggiore

---

30/03/2020 **FerPress** 141  
#Coronavirus: Mattioli (Confitarma), quando si fa sistema si trova una soluzione come è stato per ormeggio navi da crociera

---

30/03/2020	<b>Il Nautilus</b>		142
COVID-19 - MARIO MATTIOLI: QUANDO SI FA SISTEMA SI TROVA SEMPRE UNA SOLUZIONE			
30/03/2020	<b>Informare</b>		143
Ringraziamento di Confitarma per aver reso possibile l' ormeggio nei porti italiani delle navi da crociera nazionali			
30/03/2020	<b>Sea Reporter</b>		144
Covid-19-Confitarma, Mario Mattioli: quando si fa sistema si trova sempre una soluzione			
30/03/2020	<b>Portnews</b>	<i>Di Furio Samela E Sergio Napolitano</i>	145
Il fragile scudo della forza maggiore			
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b>	Pagina 12	147
Formare un blocco comune di fronte ad un'emergenza			
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b>	Pagina 13	148
Dialogare con il Governo per dare soluzioni allo shipping			
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b>	Pagina 14	149
Per l'economia del mare inizierà il conto dei danni			
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b>	Pagina 15	150
Assiterminal: tra mille difficoltà alimentiamo il sistema Paese			
30/03/2020	<b>PORTO&amp;interporto</b>	Pagina 20	151
Nella difficile congiuntura 2019 vola il saldo import/export			
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>		153
Covid-19 e crociere: secondo Meyer Werft l'impatto su nuovi ordini sarà immenso			
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>		154
Marittimi extracomunitari: respinta la richiesta di Gnv sulle linee con l'Italia			
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>		155
Mezzo mondo chiude le porte ai marittimi italiani			
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>		156
Per Assarmatori si avvicina il blocco totale dei traghetti in crisi di liquidità			
30/03/2020	<b>shippingitaly.it</b>		157
Navi e finanza: ai banchieri il compito di salvare l'armamento			
30/03/2020	<b>cruisetradenews.com</b>	<i>Olivia Sharpe</i>	158
Coronavirus: P&O Cruises and Cunard extend pause in operations until 15 May			
30/03/2020	<b>seatrade-maritime.com</b>	<i>Marcus Hand</i>	159
Singapore terminal operators part of MoU to develop hydrogen as a fuel			
30/03/2020	<b>seatrade-maritime.com</b>	<i>Marcus Hand</i>	160
Greywing developing risk assessment tool for crew changes			
30/03/2020	<b>seatrade-maritime.com</b>	<i>Michele Labrut</i>	161
Panama Canal reduces workforce, booking cancellations surge			



CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821 Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310 mail: servizioclienti@corriere.it



Enrico Letta «Nella Ue frenano i Paesi senza leadership» di Monica Guerzoni a pagina 15

Un aiuto contro il Coronavirus

CORRIERE DELLA SERA La Gazzetta dello Sport Il codice iban per le donazioni è IT09Q306909606100000172051



Il virus ora rallenta la corsa Dimezzato l'aumento dei contagiati, più guariti. Bonus di 800 euro per le Partite Iva

PERCHÉ RICOMINCI LA VITA

di Walter Veltroni

Non c'è solo un piccolo, in questa incredibile storia. Ce ne sono almeno due. Il primo è quello che si attende di valicare presto. Quello dell'evoluzione dell'epidemia. Abbiamo avuto un numero di morti intollerabile e siamo stati impiestrati da una bava di dolore che ha riguardato centinaia di migliaia di persone.

continua a pagina 30

RITROVARE GLI ALLEATI PERDUTI

di Massimo Gaggi

Nella sua ora più tragica l'Italia si è sentita abbandonata dai Paesi che le sono più vicini: partner europei e America. Gli aiuti sono arrivati in aereo dalla Cina, dalla Russia, perfino da Cuba. Poco da Usa e Ue: l'Europa allenta i vincoli di bilancio, ma c'è chi tira il freno. Gli aerei di Donald Trump erano solo quelli della nostra Pattuglia acrobatica che tracciano in cielo il tricolore nel video postato su Twitter: parole d'amore per l'Italia. Parole fino a ieri. Ora il presidente promette aiuti.

continua a pagina 18

Il virus sembra rallentare la sua corsa. Non è ancora la svolta, ma un segnale incoraggiante sì. Dimezzato il numero dei contagiati, aumentano i guariti. «Ma non bisogna allentare la presa». Resta purtroppo ancora alto il dato dei morti: 812 nelle ultime ventiquattrore. Gli esperti: solo dopo Pasqua sarà fatta una nuova valutazione sui divieti e saranno prese le decisioni del caso. Anche se l'uso delle mascherine sarà consigliato, o obbligatorio, ancora per mesi. Dal governo è pronto un bonus di 800 euro per le Partite Iva.

da pagina 2 a pagina 25

GIANNELLI



LA PREVISIONE DEI MATEMATICI

«Quando finirà davvero? Quota zero a metà maggio»

di Federico Fubini

La luce in fondo al tunnel adesso inizia a brillare, non ancora vicina ma visibile. E a meno di errori nei calcoli degli analisti e nei comportamenti degli italiani, possiamo arrivarci fra il 5 e il 16 maggio. È quella la finestra che si apre per centrare l'obiettivo degli sforzi di un intero Paese di sessanta milioni di abitanti: il giorno dell'azzeramento, quando non si registrerà più nessun nuovo contagio (o pochissimi e isolati).

continua alle pagine 8 e 9

Modello Wuhan La struttura in Fiera per 250 pazienti in terapia intensiva



L'arcivescovo di Milano Mario Delpini (68 anni), con il governatore Attilio Fontana (68), il sindaco Beppe Sala (61) e i lavoratori nel nuovo ospedale realizzato in Fiera

Il nuovo ospedale in 14 giorni L'impresa record di Milano

di Simona Ravizza

L'ospedale allestito nella Fiera di Milano per i malati da Covid-19 è pronto. E ospiterà i pazienti a cominciare da lunedì. I lavori sono iniziati 14 giorni fa. Ieri l'arcivescovo ambrosiano Mario Delpini ha benedetto la nuova struttura. Alla cerimonia erano presenti il governatore lombardo Attilio Fontana e il sindaco di Milano Giuseppe Sala.

a pagina 5

L'EMERGENZA

BRETON, COMMISSARIO UE «Lo Stato tuteli le aziende dai predatori»

di Francesca Basso

Per il commissario francese al Mercato interno della Ue, Thierry Breton, la crisi economica impone «un'azione rapida». E «contro i predatori vanno tutelate le imprese». Inoltre sono favorevole «a un fondo finanziato dagli Stati per le emissioni obbligatorie di lungo termine».

a pagina 11

SINDACI E GOVERNATORI

«Cari tedeschi, vi ricordate?»

Una lettera dell'ex ministro Calenda e di 11 amministratori italiani ai tedeschi: serve solidarietà come nel dopoguerra.

a pagina 15

IL PAESE, LA SOLIDARIETÀ

Quelle virtù della comunità

di Dacia Maraini

La pandemia è entrata nelle nostre vite e ci ha come un sasso colpito alle spalle.

a pagina 22

VOCABOLARIO COVID-19

Il senso mutato delle parole

di Antonio Polito

Le grandi tragedie della storia si lasciano dietro di sé neologismi, metafore. L'alfabeto del coronavirus.

a pagina 21

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Il governo è in mano ai medici, ma difetta di psicologi. Altrimenti saprebbe che l'indeterminatezza genera ansia ed è sempre meglio indicare una data precisa e poi rimangiarsela che restare così sul vago. Invece, come se nel nostro ozio non avessimo già abbastanza cose da fare, tocca a noi reclusi congetturare su mese, giorno e ora in cui si tornerà a riveder le stelle.

Ipotesi Uno: mai. Ci posso stare, a determinate garanzie. Da quel maschio retrogrado in cui mi stanno trasformando gli appelli alla bontà dei professionisti dell'ipocrisia, guardo con interesse alla soluzione adottata dal re di Thailandia, che si è messo in autosolamento con venti concubine. Ipotesi Due: ancora un anno, finché si trova il vaccino e lo si inocula a tutti (pe-

Gli scaglionati

rò i No Vax in fondo alla coda, per coerenza). In questo caso mi posso attrezzare la caverna con quello che già ho. Solo gradirei essere informato in anticipo quando il signor Salvini, della Sepolcri Imbiancati Spa, recita «L'Eterno Riposo» in tv con Barbara D'Urso. Mica per altro: per mandargli il testo, visto che da come lo biascicava a favore di telecamera si capiva lontano un miglio che era la prima volta. Ipotesi Tre: fuori dal 18 di aprile, meglio ancora dal 25, che così diventerà finalmente la Festa della Liberazione per tutti. Se ho capito bene, è l'ipotesi più probabile. E se ho capito meglio, i primi a uscire saranno i giovani. Ne deduco che io e il re di Thailandia resteremo in casa fino a maggio inoltrato, ma senza le concubine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Advertisement for Sustenium Immuno with image of the product box and text: PROVA SUSTENIUM IMMUNO Per sostenere le tue difese immunitarie



00331 9 771120 498108





**Ungheria: Orbán strappa pieni poteri al Parlamento senza dignità. Ora nell'Ue c'è una dittatura. Salvini lo difende. Che dicono i "liberali" del Ppe, inclusa FI?**



Martedì 31 marzo 2020 - Anno 12 - n° 90  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "La sventura di Autostade"  
 Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**IL NUOVO DECRETO** Grillo: "L'uomo al centro"  
**Reddito di emergenza:  
 3 miliardi agli invisibili**

Il governo studia il decreto di aprile per allargare i sostegni a circa 3 milioni di persone rimaste escluse dal precedente piano: colf, badanti, lavoratori saltuari. Il fondatore dei 5Stelle insiste sulle misure sociali

• CANNAVÒ E DI FOGGIA A PAG. 6-7



**CHI SOFFIA SUL FUOCO** Non solo Palermo  
**"Picciotti, assaltiamo  
 supermarket e polizia"**

Al Sud, in diverse città, la situazione è drammatica. Dietro alcuni audio circolati su WhatsApp, l'ombra della mafia. Clemente Mastella, sindaco di Benevento: "Fame e rabbia reali, qui è saltata l'economia del sommerso"

• LILLO A PAG. 8

**Sala&tabacchi**

di MARCO TRAVAGLIO

Stavamo giusto domandando come uscire dalla crisi epocale del coronavirus, quando ci è venuto in soccorso Beppe Sala con un'intervista di appena due pagine firmata nientemeno che dal direttore de *La Stampa*, Maurizio Molinari. Il titolo è già tutto un programma: "Sala: contro il virus, una nuova costituzione". "Nuova", per distinguerla da quella vecchia, che ormai è andata. E soprattutto "una Costituzione repubblicana", onde evitare che qualcuno sospetti il sindaco Sala di simpatie per Casa Savoia o per i Borboni. Fatte le doverose precisazioni, resta da sciogliere un minuscolo dettaglio: che cazzo c'entra la Costituzione col coronavirus? Il sindaco Sala è qui pronto a spiegarcelo: lui non pensa affatto che qualcuno possa guarire dal Covid-19 mettendosi in tasca la sua nuova Costituzione, o sdraiandosi sopra, o inalandone i balsamici effluvi, o applicandola al torace con un po' di Vicks VapoRub. No, lui pensa, senza spiegarci cosa mai gli abbia fatto l'attuale Carta, che quella nuova servirà a "far ripartire l'Italia dopo il virus". Vasto programma, visto che una Costituzione va eletta a suffragio universale, poi deve riscrivere tutti e 139 gli articoli (o quanti saranno) della Carta e infine approvarli con adeguata maggioranza, insomma se ne riparla fra una decina d'anni. Se va bene.

Ma il sindaco Sala, che tutti consideravano (a torto, si capisce) un arido *cumenda* e *raggiunato* della destra meneghina, reclutato da Letizia Moratti per i noti fasti dell'Expo e poi inopinatamente scambiato per un leader di sinistra, è in realtà un utopista, un sognatore, un futurologo e anche un po' filosofo. Gli piace volare alto, anche perché, quando vola basso, va agli spritz e indossa le t-shirt di *Milano non si ferma*, fa più danni della peste bubbonica. I suoi pensieri alati sono da collezione, anzi da affissione. "Se crollasse Milano, crollerebbe la Sanità" (i pazienti dell'ospedale di Castelvetrano prendano buona nota). "La città è stata pesantemente toccata, penso soprattutto alle vittime" (ma va? Credevamo pensasse ai pipistrelli). "La Lombardia ha un problema perché il virus è piuttosto radicato nel Bresciano e nel Bergamasco fino verso Cremona" (roba da non credere, chi l'avrebbe mai detto). Però lui parla "con i sindacati in questione per capire le cause di tutto ciò". E, furbo lui, le ha capite: "Non aver fermato le fabbriche ha portato molta gente a restare l'uno vicino all'altro" (in effetti fermarle mentre i sindacati facevano gli spritz e invitavano la cittadinanza a non fermarsi era complicato). "Ora però è il momento di guardare avanti" e, si badi bene, "non indietro" (così nessuno si ricorda le boiate che lui diceva prima).

SEGUE A PAGINA 24

**DOPO LE USCITE DI RENZI E DELLE SOLITE LOBBY  
 AZIENDE E FURBASTRI:  
 ECCO CHI SE NE FREGA**

BERGAMO-BRESCIA: MIGLIAIA DI FABBRICHE APERTE IN DEROGA. WEEKEND: 11 MILA DENUNCIATI A SPASSO. IL GOVERNO: RESTRIZIONI FINO AL 4 MAGGIO

• BISIGNIA, PACELLI E ZANCA A PAG. 2, 3-4

1. **INTERVISTA A STEFANO PATUANELLI (MISE)**  
**"Imprese, prestiti a 30 anni"**  
 • DE CAROLIS A PAG. 5

2. **IL NUOVO PAZIENTE O VERRE DA SHANGHAI**  
**Virus in Ue prima del tedesco**  
 • MILOSA A PAG. 9

3. **DECISE RICCIARDI QUANDO ERA ALL'ISS**  
**Centro antivirale chiuso nel '16**  
 • MARGOTTINI A PAG. 10

4. **APPELLO DEI MEDICI PER L'ANTIMALARICO**  
**Plaquenil funziona: introvabile**  
 • RONCHETTI A PAG. 11

IL POLITICO SUICIDA PER COVID CHE COSA VOLEVA DIRE DRAGHI SI SALVERANNO I "DISCONNESSI"

• ANTONIO PADELLARO A PAG. 8 • GIANFRANCO PASQUINO A PAG. 13 • MASSIMO FINI A PAG. 13

**DOVE SIETE TUTTI?** Mascherine, divieti e De Luca

**La mia passeggiata criminale**

di MAURIZIO DE GIOVANNI

Tema: descrivi sensazioni e comportamenti della clausura. Svolgimento: sempre lo stesso.

Una delle consapevolezza più inaspettate e per certi versi incredibili è a quanta gente possa interessare a che cosa pensa e che fa uno scrittore costretto a restare a casa



per un periodo indefinito, prorogato di quindicina in quindicina e senza un orizzonte temporale. Anzi, per essere più precisi: quanti giornalisti, blogger e conduttori di programmi di intrattenimento credono che l'argomento sia di pubblico interesse.

A PAG. 19

**ORNELLA VANONI**



"La spesa ci salva. Dopo, sarà assalto ai parrucchieri"

• FERRUCCI A PAG. 17

**QUARTA STAGIONE**



La Casa di Carta: c'è l'ultimo piano del "Professore"

• BALCONI A PAG. 22

**La cattereria**

Salvini prega con la D'Urso. Red Ronnie: farmacologo da Giletti. È la prova che il virus colpisce programmi con patologie pregresse

WWW.SPINOZZA.IT

**QUOTE PAZZE**

Niente più partite? Ora si scommette sul meteo e la tivù

• GIARELLI A PAG. 16







# il Giornale



MARTEDÌ 31 MARZO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 77 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

**LA NOSTRA SOTTOSCRIZIONE ARRIVA A QUOTA 2,15 MILIONI DI EURO**

## LUCE IN FONDO AL VIRUS

# IL CONTAGIO FRENA

*Nuovi casi dimezzati, boom di guariti. Chiusure fino a Pasqua*  
**OGGI (ANCHE GRAZIE AI LETTORI) APRE L'OSPEDALE A MILANO**  
**CONFALONIERI: «È UN MIRACOLO, TUTTO IL RESTO È RUMORE»**

### l'intervista

## SALVINI: «PER RIALZARCI SUBITO LA PACE FISCALE»

di **Alessandro Sallusti**

**S**enatore Salvini, forse vediamo la luce in fondo al tunnel?

«Così dicono i grandi numeri, ma non illudiamoci».

#### In che senso?

«Ho appena appeso il telefono con un medico di famiglia di Brescia che non sa dove recuperare l'ossigeno per i suoi pazienti. Senza ossigeno, mascherine e saturimetri l'uscita dal picco non sarà una passeggiata. E le dico di più...».

#### Dica.

«A Bergamo c'è il mercato nero delle bombole di ossigeno. Ma non di quelle piene, di quelle vuote, introvabili altrimenti. E al Politecnico di Milano sono ferme due milioni di mascherine perché manca il bollino di biodegradabilità. Mi chiedo: dove è lo Stato?».

#### Già, dov'è?

«A saperlo, ma questo sarà un problema da affrontare dopo, quando la gente smetterà di morire soffocata. Adesso concentriamoci tutti sull'emergenza, su questo il centrodestra non ha dubbi».

#### Quindi al lavoro con Conte...

«Il mio riferimento oggi è lui e io voglio lavorare con lui. Certo che...».

#### Certo che...

«Da lui solo qualche telefonata di cortesia e un paio di garbate riunioni. Non mi sembra interessato al nostro contributo».

#### I sondaggi dicono che gli italiani (...)



segue a pagina 8  
servizi da pagina 2 a pagina 20

### SVOLTA AUTORITARIA IN UNGHERIA

## C'è il primo dittatore nel cuore dell'Europa: Orbán ha pieni poteri

Manuela Gatti e Fiamma Nirenstein

a pagina 17



**UOMO FORTE** Viktor Orbán, premier ungherese

### FUOCO AMICO IN UE

## Gentiloni sembra la Merkel No ai bond, Italia affondata

Signorini a pagina 11

di **Vittorio Macioce**

**T**utto il resto è rumore. Chiami per un saluto, per sapere come sta, per una chiacchierata. Questa però non è un'intervista. È uno stato d'animo. Sono le riflessioni di un uomo che ha superato gli ottanta e nella vita ne ha viste tante, ma non si aspettava di vivere (...)

segue a pagina 3



### SOLDI ANCORA BLOCCATI

## Partite Iva, 200 euro in più Ma l'Inps va subito in tilt

Antonella Aldrighetti

■ I Comuni per elargire i soldi ai cittadini dovranno attivare sì i propri servizi sociali ma questi, a loro volta, dovranno obbligatoriamente rivolgersi ai Caf competenti e questi ultimi all'Inps. Il cui portale è già andato in panne per via dei molteplici accessi di imprese e professionisti per scaricare i moduli.

alle pagine 4-5

### LA RICETTA

## Non solo aiuti a pioggia: meglio prestati alle imprese

di **Giuseppe Marino**

**S**alvare le imprese dall'asfissia da mancanza di liquidità. Il primo salvagente lanciato dal governo con il decreto Cura Italia è atterrato piuttosto lontano dalle esigenze reali delle imprese. Le criticità raccontate nei giorni scorsi dal *Giornale* cominciano a trovare ascolto nel governo. Con il prossimo decreto il bonus di 600 euro per le partite Iva dovrebbe essere riproposto ad aprile ed essere aumentato fino a 800. Ma i beneficiari dovrebbero dimostrare il calo del fatturato. Dettaglio non da poco, perché a bloccare l'erogazione dei primi fondi stanziati è stata proprio l'impostazione burocratica: ogni verifica richiede tempo e documentazione. E il lockdown imposto dal virus rende tutto più complicato sia agli imprenditori che alla macchina chiamata a erogare i fondi, non abituata a ragionare con i tempi dell'emergenza. Dalla società civile (...)

segue a pagina 4

### IL «RISPARMIO» DI CONISP

## Mascherine bloccate per pagarle meno

Marco Lombardo

a pagina 7

### CHI È COSTRETTO A USCIRE NON È UN DELINQUENTE

## Cari agenti, giusto controllare Ma non trattateci da criminali

di **Antonio Ruzzo**

**L'**emergenza sanitaria viene prima di ogni cosa: prima la vita. Poi, a seguire, tutto il resto. Anche se di pari passo vengono le nostre libertà che mai, come in questo momento storico, sono state così «maltrattate». Ed è una deriva rischiosa. Ma la situazione è quella che è, impone che tutti restino il più possibile a casa. Impone una serie (...)

segue a pagina 19

### MONSIGNOR CAMISASCA, VESCOVO DI REGGIO EMILIA

## Pregare in tv non è più tabù «Così cerchiamo risposte»

di **Stefano Zurlo**

**C'**è un pieno e c'è un vuoto. Di solito la tv vive del primo e riempie furiosamente il secondo, ma di questi tempi, così difficili e colmi di prove, anche il silenzio ci interroga e ci scuote. Ipotizza perfino le telecamere. Viviamo giorni capovolti, anche nel rapporto fra i media e il sacro, ovvero con le domande che agganciano il destino alle nostre (...)

segue a pagina 18

### IL GIORNO DEL DOLORE

## Ora onoriamo tutti i «caduti» con il silenzio

di **Giuseppe Conte**

a pagina 20

**IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOTTOSCRIZIONE: 2,15 MILIONI DI EURO (ART. 1 C. 136 RISPARMIO)**

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

oltre 70 benefici per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- OSSEA
- FUNZIONE CIRCULATORIA
- MENTE
- BELLEZZA DI PELLE (UNGHIE E CAPILLI)

**DAI RITMO AL TUO BENESSERE!**

Indicazioni sulla modalità di assunzione con le informazioni e i consigli necessari per il corretto utilizzo del prodotto. Per maggiori informazioni vai su [www.sustenium.it](http://www.sustenium.it) o chiama il numero verde 800 00 00 00.

# IL GIORNO

\* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATAMENTE - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VERBANIA E VERCELLI

MARTEDÌ 31 marzo 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Milano, il governatore: rigore anche ad aprile

**La quarantena in hotel  
Così si evitano  
contagi in famiglia**

Mingoia a pagina 8



Lodi, 200mila euro

**Raccoglie fondi  
e li dona  
all'ospedale**

De Benedetti a pagina 11



## Il virus frena ma l'Italia resta chiusa

Crollano i contagi, record di guariti. Il governo: è la strada giusta, misure restrittive estese fino a Pasqua  
Gli industriali: economia in ginocchio. In Europa scoppia il caso Ungheria: Orban prende i pieni poteri

Servizi e Turani  
da pag. 2 a pag. 14

Le misure del governo

**È giusto aiutare  
anche chi lavora  
nella zona grigia**

Raffaele Marmo

**I**l reddito universale di Beppe Grillo è il viatico per la miseria universale. Così come il reddito di cittadinanza di matrice grillina è stato il veicolo diseguale di un'assistenza senza doveri. Lontano anni luce dalla benché minima ipotesi di politica attiva che conduca davvero al lavoro. Ma, fatte queste premesse, è indubitabile che nell'emergenza non si può pensare di dare un sostegno solo ai «garantiti» del mercato del lavoro e, a scalare, alle partite Iva riconosciute. C'è, infatti, una platea di lavoratori che, principalmente per necessità quando non per imposizione esterna, opera e vive ai confini della regolarità contributiva e fiscale, fino a scendere nel vero e proprio nero.

Continua a pagina 6

**VIA ALL'OSPEDALE IN FIERA. TEMPI RECORD, NO BUROCRAZIA  
L'INGEGNERE CAPO: MODIFICHE REALIZZATE IN UNA NOTTE**

### MIRACOLO A MILANO



L'arcivescovo di Milano, Mario Delpini, ha benedetto l'ospedale

Gianni e Donelli a p. 9

DALLE CITTÀ

Milano

**La Statale  
taglia le rette  
"No tax area"  
a 20mila euro**

Dedori nelle Cronache

Milano

**Intascò soldi e Rolex  
L'ex finanziere  
ridà 90mila euro**

Palma nelle Cronache

Monza

**Ex accoltellato  
Condannata  
la baby dark lady**

Totaro a pagina 16



Il sovrano della Thailandia è in un hotel bavarese

**La quarantena del re,  
isolato con 20 concubine**

Jannello a pagina 12



Furto in Olanda. L'opera vale sei milioni

**Museo chiuso per Covid  
Rubato un Van Gogh**

Servizio a pagina 15

**PROVA**

**SUSTENIUM  
IMMUNO**

**Per sostenere  
le tue difese  
immunitarie**

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di un sano stile di vita.



**Sinistra/Lutto**  
**MANOLIS GLEZOS** Se ne va a 98 anni ad Atene il comunista ribelle, primo comandante partigiano d'Europa  
 Dimitri Delioianes pagina 14



**VISIONI**  
**BOB DYLAN** «Murder Most Foul», un inedito dopo otto anni tra JFK e l'America smarrita del presente  
 Alessandro Portelli pagina 12



**VISIONI 2**  
**WOODY ALLEN** «A proposito di niente», vita e commedia nell'autobiografia dell'attore e regista americano  
 Giulia D'Agnolo Vallan pagina 13

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE  
 - EURO 12,00

MARTEDÌ 31 MARZO 2020 - ANNO L - N° 78

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**PICCOLA FRENATA DEI CONTAGI. IL CONSIGLIO SUPERIORE DELLA SANITÀ: «PROSEGUIRE LE MISURE»**

## Lieve calo. Ma il Ciss: «Non mollare»

■ Secondo i numeri, il contagio frena, ma c'è l'incognita dei tamponi, meno numerosi del solito. Le regioni attiveranno i test in strada per aumentare. La demografia aiuta a descrivere l'epidemia.  
 Per un giorno, i numeri che descrivono l'epidemia frena-

no sul serio. I nuovi contagi sono circa 4000, cioè 1200 in meno rispetto a domenica. Crescita striminzita al 2% anche per i nuovi ricoveri in terapia intensiva, 76. Il numero dei morti in 24 ore è ancora molto elevato: sono 812, una cinquantina più del giorno prima. Ma quello

delle vittime dipende dal numero di persone che si sono ammalate nelle settimane precedenti, quindi è normale che si muova in ritardo. Il Consiglio superiore di Sanità: «Un'ora d'aria per i bambini? Ne parliamo dopo Pasqua».

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 6

### PARLA GIOVANNI MAGA, DEL CNR DI PAVIA Come e quando finirà l'emergenza

■ Come sarà il futuro dopo la fine dell'emergenza? Uno dei maggiori fattori di stress deriva dal non sapere quando si tornerà a una vita normale. Per far-

ne un'idea, abbiamo parlato con il biologo Giovanni Maga, che dirige il laboratorio di Virologia Molecolare del Cnr di Pavia.  
 AN. GAP. A PAGINA 6

### La proposta Le misure necessarie per integrare il decreto Cura Italia

FLIPP BARBERA

Il Forum Disuguaglianze e Diversità (ForumDD) e l'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS) in collaborazione con Cristiano Gori (Università di Trento) lanciano una innovativa e lungimirante proposta a integrazione del decreto Cura Italia. Gli obiettivi di fondo sono due: evitare l'impoverimento delle persone e l'acuirsi delle disuguaglianze, conseguenti alla caduta dei redditi da lavoro.  
 — segue a pagina 3 —

### Parlamento La rappresentanza non si pratica a distanza

MASSIMO VILLONE

Oggi la giunta per il regolamento della camera discute sulle modalità di organizzazione del lavoro. Segue all'appello che ha ricevuto la firma di novanta parlamentari, letto da molti come una richiesta di aprire sul voto a distanza. In una videoconferenza organizzata sul tema dall'on. Brescia, presidente della Commissione affari costituzionali e grande fan del voto telematico, sono emerse opinioni contrastanti.  
 — segue a pagina 15 —

### Ambiente/Salute Adesso vediamo il micidiale tandem del futuro

ANTONIO BOVE

Guerra. Eroi. Battaglia. Trincea. Prima ancora che l'esercito scendesse a presidiare le strade, la lotta contro la pandemia ha assunto subito una fisionomia bellica. Il carattere guerresco della narrazione, però, schiaccia la questione su un piano inadeguato alla piena comprensione di questa emergenza. Gli sforzi e le speranze di ciascuno sono, ovviamente, rivolti all'aspetto "medico" della questione.  
 — segue a pagina 15 —

Viktor Orbán ieri in parlamento foto di Zoltan Mathe/ Ap



Con la scusa di contenere l'epidemia Viktor Orbán si prende i pieni poteri. Il parlamento ungherese vara una legge che permette al premier di sospendere le elezioni, cancellare norme e imprigionare la stampa libera. Le opposizioni: «Siamo in dittatura». L'Ue «valuta» pagina 7

### all'interno

**Governo** Stretta almeno fino a Pasqua. Lo spettro del Mes

ANDREA COLOMBO

PAGINA 4

**Sardegna e Sicilia** Bloccata la Tirrenia: collegamenti fermi

COSTANTINO COSSU

PAGINA 6

**Verso l'accordo** La «cassa» anticipata dalle banche

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 4

**Guerra del petrolio**  
 Una partita che rischia di essere mortale

ALBERTO NEGRI

A 20 dollari al barile è la serrata di un mondo, quello del petrolio, per la guerra dei prezzi tra sauditi e russi e con il crollo della domanda internazionale per la crisi pandemica ed economica: da 100 milioni di barili al giorno di consumi si è passati a 75, meno 20%.  
 — segue a pagina 9 —

**LUIGI DE MAGISTRIS**  
 «Comuni lasciati soli, ora reddito di quarantena»



■ «Il governo deve intervenire subito, con misure forti: taglio del debito storico, maggiore liquidità, diminuzione dei vincoli. Altrimenti i municipi falliranno e si produrrà altra macelleria sociale». Per il sindaco di Napoli ora è il momento del reddito di quarantena, «che superi i limiti del reddito di cittadinanza»  
 ADRIANA POLICE A PAGINA 2

**LEOLUCA ORLANDO**  
 «Conte faccia presto, qui la povertà esplode»



■ «I primi stanziamenti bastano per tre settimane. Prima il comune dava ai poveri 600 pasti al giorno, siamo arrivati a 9.500». Parla Leoluca Orlando, sindaco di Palermo: «Il governo liberi i comuni, ci faccia spendere i fondi bloccati. L'assalto al market? Non erano criminali. Ma sul web c'è chi incita alla violenza»  
 ALFREDO MARSALA A PAGINA 3

00331  
 Poste Italiane SpA - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, §104/CRM/23/2103  
 9 7770223 215000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19  
SPECIALI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 31 Marzo 2020

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A EDIZIONE PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

**La scomparsa**  
Raffaele Ajello  
ultimo illuminista  
storico del diritto  
visse da filosofo  
Francesco Di Donato a pag. 15



**La sfida**  
Campionato sospeso  
o finito? Braccio di ferro  
tra la Figc e le società  
Pino Taormina a pag. 16



**Il teatro**  
San Carlo, al via  
l'era Lissner  
ecco la nuova  
squadra  
Donatella Longobardi a pag. 14



## Contagi in calo, restiamo a casa

►Effetto divieti: superati i centomila casi, forte frenata dei nuovi positivi. Il record di guariti in un giorno Si intravede «quota zero» infettati: in Campania dopo il 20 aprile. Borrelli: vietato abbassare la guardia

**Prima la scienza**  
È L'ENFASI  
L'ALTRO NEMICO  
DA BATTERE

Mario Ajello

Abbiamo smesso subito di cantare sui balconi (altro che pizza e mandolino). Abbiamo dato la ricetta drastica e sensata del «chiudere tutto» agli altri Paesi, spesso abituati a torto a considerarci un popolo leggerista e teatrale, e ci sono stati a sentire, accodandosi in ritardo. E bisogna una prova a leggere secoli di letteratura italiana e straniera sul Belpaese.

Continua a pag. 35

**Viva la cura Draghi**  
UNA SCOSSA  
PER IMPRESE  
E FAMIGLIE

Enrico Del Colle

Tra momenti di tragico pessimismo e attimi di cauto ottimismo, il Paese sta forse sperimentando «l'ora più buia» dal secondo dopoguerra in termini di emergenza sanitaria ed economica. Il «tracollo» sanitario appare attraverso i bollettini giornalieri che ci raccontano il numero dei contagiati, quello dei decessi, le gravi difficoltà in cui versano gli ospedali delle aree particolarmente colpite dal coronavirus.

Continua a pag. 35

**La mappa** Periferie meno colpite, età media più bassa



Napoli ai tempi del virus: un abitante dei bassi a Casale di Posillipo NonFotoStef Sergio Siano

### Napoli, il picco dei positivi nei quartieri ad alto reddito

Paolo Barbuto in Cronaca

Quella di ieri, nell'Italia che lotta contro la Covid-19, è stata una giornata di speranza. L'effetto divieti si fa sentire. Se è vero che il numero complessivo dei contagiati supera quota 100mila, è altrettanto vero che ieri erano dimezzati i nuovi casi rispetto al giorno precedente. Ed è stato anche record di guariti in un giorno: 1.590. Una stima riesce ad intravedere quota zero infettati: in Campania il giro di boa sarebbe il 20 aprile. Ma il capo della Protezione Civile, Borrelli, avvisa: «Vietato abbassare la guardia».

Servizi da pag. 2 a 6

**«Ma solo in sicurezza»**  
Riapertura delle scuole  
spunta l'ipotesi maggio

Lorena Lolacono a pag. 9

**Il piano per i guariti**  
Anticorpi, un test ci dirà  
chi potrà ripartire prima

Graziella Melina a pag. 5

**La Regione** In un pomeriggio arrivate 24 mila domande

### Campania, assalto alla Cig «500 richieste al minuto»

Il bonus autonomi sale a 800 euro. Sito Inps sovraccarico

Luigi Roano a pag. 7

Intervista **Pier Paolo Baretta**

«L'aiuto sarà per tutti anche per i sommersi»



**Il viceministro**  
«Si valuta rinvio  
Imu, Tasi e Tarsu»

Nando Santonastaso a pag. 8

Intervista **Nicola Gratteri**

«Le mafie acquireranno le aziende in difficoltà»



**Il procuratore**  
«Bastano 30 euro  
per avere consenso»

Leandro Del Gaudio a pag. 10

### La raccolta fondi del Mattino Cotugno, la cura del cuore con l'aiuto dei nostri lettori

Maria Pirro

È una questione di cuore: quella che continua a spingere tanti napoletani ad aderire alla raccolta fondi promossa dal «Mattino» per affrontare l'emergenza Covid-19. Trasferiti altri 175mila euro alla direzione dell'ospedale Cotugno di Napoli, che serviranno ad apparecchiature specifiche per la cura patologica cardiache legate alla Covid-19.

A pag. 11

IL MATTINO  
A FAVORE DELL'OSPEDALE COTUGNO



Per contribuire:  
CONTO CORRENTE "IL MATTINO  
PER EMERGENZA COVID-19"  
IBAN IT 14 0 5087 0300 0000061058  
SWIFT CODE FNATIT33XXX C/O BANCA FINNAT

OFFERTE VALIDE FINO AL 13 APRILE 2020

<b>5,99</b> PERFORAZIONE SANO 3000 GR. 250 • CLASSICO • LATTE • BANANO • FONDICANTINA	<b>6,99</b> BIBBI GRANDI FORME 3000 GR. 250 • LUS • LUS + LUS • FONDICANTE + ALL LATTE	<b>0,65</b> MIELE GRANDI COTTOLI GR. 500	<b>2,49</b> MIELE LA COLONNA - 401 • CLASSICA • BIFORNA
---	---	---	---

Deco Supermercati Buona PASQUA

Nel rispetto delle norme vigenti, il volantino Deco in questi giorni non sarà distribuito. Vi invitiamo a consultare le nostre offerte su tutti i nostri canali digitali e sul sito [supplementadecob.it](http://supplementadecob.it) e sull'App Deco Mattino e su tutti i canali social. Siamo presenti anche su tutte le principali piattaforme digitali di e-volantino.





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 90 ITALIA  
Sped. in A.P. 1033/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Martedì 31 Marzo 2020 • S. Beniamino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**Il futuro sui banchi**  
**Eraldo Affinati:**  
«Studenti e professori più vicini»  
Santoro a pag. 19



**A Messi meno 70%**  
**Finale scudetto e taglio stipendi: Lega A e calciatori è tutti contro tutti**  
Nello Sport



**Stasera su Raiuno**  
**Da Bocelli a Sangiorgi a Cremonini**  
**In onda il concertone per la solidarietà**  
Orlando a pag. 23



**Il Messaggero**  
**Casa**  
**TOC TOC**  
[messaggerocasa.it](http://messaggerocasa.it)

## Effetto divieti: giù i contagiati

► Virus, dimezzato l'aumento dei positivi: balzo guariti ► Confermate le chiusure almeno fino a Pasqua E uno studio ora ipotizza "Quota Zero" fra dieci giorni Test di guarigione per una riapertura graduale

**Le virtù della ragione**  
**Questo Paese può vincere solo se batte l'enfasi**

Mario Ajello

**A**bbiamo smesso subito di cantare sui balconi (altro che pizza e mandolino). Abbiamo dato la ricetta drastica e sensata del «chiudere tutto» agli altri Paesi, spesso abituati a torto a considerarci un popolo leggerista e teatrale, e ci sono stati a sentire, accodandosi in ritardo.

Continua a pag. 22

**Sostegni all'economia**  
**La cura Draghi unica garanzia per la ripartenza**

Lorenzo Pecchi e Andrea Ripa di Meana

**L**o shock economico generato dalla pandemia è molto diverso da una guerra o dalla crisi finanziaria del 2008. La politica economica in preparazione per ridurne gli effetti negativi deve rifletterne il carattere. Il consenso è unanime sul fatto che le risorse pubbliche necessarie siano enormi.

Continua a pag. 22



Infermieri mostrano un cartello con le loro nazioni di origine. Foto ANSA - Servizi da pag. 2 a pag. 15

**Ritardi all'Inps per la Cig**  
**Autonomi, bonus da 800 euro**  
**Le scadenze fiscali slitteranno**  
Luca Cifoni

**L**a corsa ai bonus: ritardi per la Cig. Agli autonomi arriveranno 800 euro. Da domani domande per le indennità, ma il sito Inps è sovraccarico.

A pag. 7

**Per Conte lo scoglio del Mes**  
**Berlino chiude ai Covid-bond**  
**Ora resta il maxi prestito Bei**

**ROMA** Berlino dice no ai Covid-bond, ora resta il maxi prestito Bei. L'accordo nel negoziato Ue sembra molto lontano. E al premier Giuseppe Conte sembra restare che la strada del Mes. Lo scoglio del Cinqueselle.

Conti e Polito Salimbeni a pag. 8

**La sottoscrizione**  
**«Il vostro aiuto è vitale per Gemelli e Spallanzani»**

Lorenzo De Cicco

**«I** vostro aiuto è vitale per Spallanzani e Gemelli». Così Concetta Castelletti, ricercatrice che ha isolato il Covid, sull'iniziativa de *Il Messaggero*.

A pag. 11

**Il Messaggero**  
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani  
  
Conto corrente "Il Messaggero per emergenza coronavirus"  
IBAN: IT 31 03087 03200  
CC0000061037  
SWIFT: FNAITIT33XXX  
C/O Banca Finnet

**Attesa per il decreto. Si alla maturità light**  
**Scuola, riapertura a maggio possibile ma solo in sicurezza**

**ROMA** Resta chiusa la scuola, almeno fino all'inizio di maggio. Questa è l'idea su cui sta lavorando il governo in queste ore. In attesa che venga reso noto il contenuto del prossimo Dpcm, con cui verrà prorogato inevitabilmente il lockdown che sta tenendo l'Italia ferma, il mondo della scuola si prepara a gestire almeno un altro mese "a distanza". Se non di più. Tutto dipenderà dalla curva del contagio. Si alla maturità light.

Loiacono a pag. 14

**Il sindaco Del Bono**  
**«Brescia, dati sbagliati: sanità lombarda in tilt»**

Claudia Guasco

**«P**iù morti di quelli ufficiali. Il sistema non ha funzionato: ripensare la sanità lombarda». Così il sindaco di Brescia Emilio Del Bono a *Il Messaggero*.

A pag. 12

**Ricoverato il cardinal De Donatis. «Non ha visto Francesco»**  
**Roma, positivo il vicario del Papa**

Franca Giansoldati

**Q**uelle poche linee di febbre, nei giorni a venire, non scendevano o su suggerimento dei medici ha deciso di sottoporsi al tampone e fare il test per capire se per caso fosse il micidiale Covid-19. La risposta del tampone è stata positiva. Così il cardinale vicario di Roma Angelo De Donatis è il primo porporato del collegio cardinalizio ad essere colpito dal coronavirus. Una notizia che ha sorpreso molti, anche perché in questi giorni in molti lo hanno visto e non mostrava problemi di sorta.

A pag. 10

**Malato il 77% di anziani e operatori**  
**Rieti, tre case di riposo zona rossa e una diventa residenza Covid**



Mario Bergamini

**C**hi si ammalia facilmente e ci si contagia con una velocità esponenziale. Tanto, troppo, nelle residenze per anziani della provincia di Rieti. E c'è un dato, nel Reatino, che fotografa la situazione: su 227 persone positive al test del Covid-19 ben 177 sono legate alle case di riposo.

A pag. 13

**BILANCIA, INIZIA LA SVOLTA**

**Buon giorno, Bilancia!** Lui della ribalta accese dalla Luna in Gemelli, segno dei vostri viaggi, contatti lontani, estero. Certamente, lo sappiamo, ora le possibilità di movimento sono scarse, ma voi avete nell'ambiente di sempre nuove e sorprendenti occasioni di successo, lavoro, amore. Inizia la svolta. "Potranno recidere tutti i fiori, ma non riusciranno a impedire l'arrivo della primavera." (Neruda).

L'oroscopo all'interno

**Voto del Parlamento, l'opposizione è dittatura. La Ue valuterà**  
**Ungheria, pieni poteri a Orban**

Flaminia Bussotti

**U**ngheria, pieni poteri al premier Viktor Orban. La legge, scaturita dall'esigenza di coordinare le politiche contro il coronavirus, è passata al parlamento magiaro dove il partito di Orban, Fidesz, ha una maggioranza di due terzi, e ha validità indeterminata. Il premier potrà governare per decreto, modificare o stoppare leggi e impedire le elezioni. Starà a lui decidere la fine dello stato di emergenza. Per l'opposizione socialista «comincia la dittatura di Orban». Bruxelles valuterà.

A pag. 9

**Carlo d'Inghilterra è guarito**  
**Usa, Trump teme 100 mila morti**  
**Anche la Spagna supera la Cina**



Cristiana Mangani

**I**l coronavirus continua a espandersi su scala globale. E mentre in Spagna si supera uno i contagi della Cina, gli Usa devono fare i conti con questo flagello, che sta tenendo in casa oltre 2,6 miliardi di persone nel mondo. Il Principe Carlo intanto annuncia di essere guarito.

A pag. 15

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, € Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50





# il Resto del Carlino

MARTEDÌ 31 marzo 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia-Romagna, il commissario Venturi

**Medicina, la zona rossa ora spera: «Il focolaio si sta spegnendo»**

Barbetta a pagina 4



## Il virus frena ma l'Italia resta chiusa

Crollano i contagi, record di guariti. Il governo: è la strada giusta, misure restrittive estese fino a Pasqua  
Gli industriali: economia in ginocchio. In Europa scoppia il caso Ungheria: Orban prende i pieni poteri

Servizi e Turani  
da pag. 2 a pag. 14

Le misure del governo

**È giusto aiutare anche chi lavora nella zona grigia**

Raffaele Marmo

**I**l reddito universale di Beppe Grillo è il viatico per la miseria universale. Così come il reddito di cittadinanza di matrice grillina è stato il veicolo diseguale di un'assistenza senza doveri. Lontano anni luce dalla benché minima ipotesi di politica attiva che conduca davvero al lavoro. Ma, fatte queste premesse, è indubitabile che nell'emergenza non si può pensare di dare un sostegno solo ai «garantiti» del mercato del lavoro e, a scalare, alle partite Iva riconosciute. C'è, infatti, una platea di lavoratori che, principalmente per necessità quando non per imposizione esterna, opera e vive ai confini della regolarità contributiva e fiscale, fino a scendere nel vero e proprio nero.

Continua a pagina 8

**VIA ALL'OSPEDALE IN FIERA. TEMPI RECORD, NO BUROCRAZIA  
L'INGEGNERE CAPO: MODIFICHE REALIZZATE IN UNA NOTTE**

### MIRACOLO A MILANO



L'arcivescovo di Milano, Mario Delpini, ha benedetto l'ospedale

Gianni e Donelli a p. 11

DALLE CITTÀ

Bologna

**Case di riposo, altri cinque anziani morti  
Molti i contagiati**

Bianchi in Cronaca

Bologna

**Il prefetto Impresa «Tremila aziende chiedono deroghe»**

Baroncini in Cronaca

Bologna

**Gli edicolanti portano a casa il 'Carlino'**

Servizio in Cronaca



Il sovrano della Thailandia è in un hotel bavarese

**La quarantena del re, isolato con 20 concubine**

Jannello a pagina 12



Furto in Olanda. L'opera vale sei milioni

**Museo chiuso per Covid  
Rubato un Van Gogh**

Servizio a pagina 15

**PROVA SUSTENIUM IMMUNO**

**Per sostenere le tue difese immunitarie**

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco



**MILFA**  
LA RISTORAZIONE  
È SERVITA  
TEL. 010.80.80.88

MARTEDÌ 31 MARZO 2020

# IL SECOLO XIX

**MILFA**  
LA RISTORAZIONE  
È SERVITA  
TEL. 010.80.80.88

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 77, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

**SU RAI 1 LO SHOW #MUSICACHEUNISCE**  
**Le popstar cantano dal salotto per aiutare la Protezione civile**

DONDONI / PAGINA 30



**L'ATLETA LIGURE DA TOKYO A VETERINARIA**  
**Bogliolo: peccato per l'Olimpiade**  
**Salterò l'ostacolo dell'Università**

DIMBRICCO / PAGINA 35



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 12
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Programmi-Iv	Pagina 28
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
News	Pagina 35

SUPERATI I 100 MILA POSITIVI, LE VITTIME SONO OLTRE 11 MILA. MA I NUOVI MALATI FRENANO ANCHE IN LOMBARDIA, MAI COSÌ TANTI GUARITI

# Virus, rallenta la corsa dei contagi ma per ripartire ci vuole più tempo

Il governo pensa a riaprire gradualmente le attività tra il 20 aprile e il 4 maggio. Cento milioni dagli Usa

Il ministro della Salute Speranza annuncia che le chiusure anti coronavirus proseguiranno almeno fino a Pasqua. Il piano a cui lavora il governo sarebbe quello di una riapertura progressiva tra il 20 aprile e il 4 maggio. Per quanto riguarda l'espansione del contagio, i positivi al virus hanno superato i centomila, ma è record di guariti, con 1590 pazienti. Il ministro della Difesa Guérini: pronti a fare di più per garantire la sicurezza. Conte vede il Papa, parla al telefono con Trump e chiede all'Europa un patto per la sanità.

SERVIZIO / PAGINE 12-12

### LA CRISI ECONOMICA

Roberto Scullì

**La cassa integrazione richiesta in Liguria da più di 500 categorie**

La richiesta di ammortizzatori sociali in Liguria è generalizzata. Sono 509 le categorie che hanno presentato domanda per la cassa integrazione straordinaria: 7992 le domande alla Regione per 17533 lavoratori.

L'ARTICOLO / PAGINA 5



**IL GRAZIE DI RENZO PIANO AI LAVORATORI DEL PONTE: «SIETE COME I MEDICI»**

SERVIZIO / PAGINA 7

### IL CASO

Francesca Forleo

**Scuola a distanza, per i liguri pochi tablet «Fondi insufficienti»**

Sono arrivati i fondi del ministero dell'Istruzione per attrezzare le famiglie liguri alla scuola a distanza: circa 2 milioni. Troppo pochi, però, per poter far avere un tablet a tutti gli studenti della Liguria.

L'ARTICOLO / PAGINA 20

### IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

**SERVE UN PIANO PER RICOSTRUIRE LA NORMALITÀ**

È davvero un peccato che mentre i dati confermano un rallentamento dell'epidemia, ma il governo, prudentemente, si accinge ad annunciare altre due settimane di blocco, "lockdown", la prestigiosa università americana di Harvard presenti l'Italia come esempio di tutto ciò che non va fatto in situazioni di emergenza. Anche perché, sia detto con tutto il rispetto, accanto a critiche condivisibili come quelle su ritardi, sottovalutazioni, mancanza di previsioni e scarsamente utili inseguimenti a fronteggiare gli effetti del virus quando già si erano manifestati, nessun rilievo Harvard ha voluto dare agli sforzi - del governo e dei singoli - nella fase di piena del rischio, si tratti dell'eroico comportamento di medici e personale sanitario, tra i quali si contano molte vittime o della Protezione civile.

SEQUE / PAGINA 12



## Conti bloccati, Tirrenia ferma i traghetti con le isole

Un traghettino della Tirrenia in porto, a Genova: è braccio di ferro tra governo e armatore

DALLOTTI / PAGINA 13

### IL FRONTE ESTERO

**Ungheria, a Orban i pieni poteri**  
**Europa in allarme**

MONICA PEROSINO

Stato di emergenza a tempo indeterminato, poteri straordinari a Viktor Orbán, sospensione immediata delle elezioni, carcere per chi fa disinformazione sull'epidemia o sul governo. Sono i punti salienti delle misure anti-coronavirus approvate ieri dal parlamento ungherese che di fatto lascia carta bianca al premier magiaro ultranazionalista: da oggi Orbán potrà governare per decreto, da solo e senza contestazioni.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

### ROLLI



**IN UNGHERIA IL VIRUS È GIÀ MUTATO**

**L'Africa aspetta l'onda d'urto e chiude per paura**

LORENZO SIMONCELLI

Lagos, capitale commerciale della Nigeria, la megalopoli d'Africa da 20 milioni di persone che non dorme mai, chiude i battenti. La pressione del Covid-19 è arrivata anche qui e dopo giorni di tentennamenti si è deciso di imporre la chiusura di tutti i servizi non essenziali per due settimane. In Nigeria i casi di Covid-19 dal 27 di febbraio ad oggi sono 111 con una vittima confermata.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

**FARMACIA DELL'AQUILA**

**#fiorestoincasa**  
consegna a domicilio con Eco Corriere  
prenotazioni: +39 010 509031  
banc@farmaciadellaquila.it  
**APERTO 7 GIORNI SU 7 H 8/21,00**

Via Giacomotti 10/12/14 - 16143 Genova (GE)  
farmaciadellaquila.net

### BUONGIORNO

Matteo Salvini gaudente alla notizia di Viktor Orbán investito dei pieni poteri testimonia, contrariamente a quanto pensavamo, una sua più genuina attitudine alle liturgie di fede, dal rosario all'Eterno riposo, che a quelle democratiche. A lui e a molti suoi tifosi è sufficiente che sia stato il Parlamento ad attribuire a Orbán l'autorità assoluta per esultare al trionfo della volontà popolare. Si ricorda che i pieni poteri non furono consegnati a Mussolini e Hitler dallo Spirito Santo o dal Gatto Silvestro, ma dalle rispettive maggioranze parlamentari, e come precedenti potrebbero bastare. Anche l'accusa a Giuseppe Conte di fare né più né meno del satrapo ungherese coi suoi decreti bisettimanali è una fesseria, poiché oggi i costituzionalisti non discutono sulla legittimità dello strumento, ma sui limiti

### L'Eterno riposo

MATTIA FELTRI

che Conte dovrebbe darsi, e farà bene a darsi al più presto. Orbán invece è già nei pressi o nel pieno del colpo di Stato: per un tempo illimitato (i partiti di opposizione glielo avrebbero concesso per novanta giorni, ma li ha scansati) deciderà come gli garba non soltanto sull'emergenza del virus ma su tutto, e ha facoltà di chiudere il Parlamento e mettere in carcere chi diffonde notizie false, e la verità naturalmente la stabilisce lui. Togliere voce alla stampa e alle minoranze con un voto di maggioranza non è un successo della democrazia ma un atto violentissimo, contrario alle più ovvie regole liberali, e il cui approdo congenito è la dittatura. Nel pieno dell'Europa. Di nuovo. Ora non ci saranno più dubbi su che avesse in testa Salvini al Papete, e a che dedicherebbe il prossimo Eterno riposo. —

**OVERFORM ASSICURAZIONE**

**EMERGENZA COVID 19**  
**SIAMO APERTI**  
Anche online e su Whatsapp: 391 7660567

Polizze Auto  
Polizze sanitarie inclusive Covid 19  
Investimenti - Polizze Impresa

**Unipol**  
SICURTÀ ASSICURAZIONI

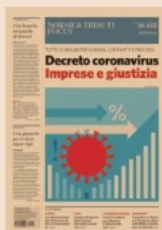
Cons. Europa 406 - Tel. 010.396137  
www.overform.it





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



**Domani con Il Sole**  
Decreto coronavirus: dagli aiuti ai bilanci alle regole sui contratti. Tutte le novità per imprese e giustizia

Domani con Il Sole 24 Ore in edicola «Decreto coronavirus - Imprese e giustizia». Dalle regole sugli aiuti alle aziende a quelle per le prestazioni contrattuali alle previsioni sui bilanci, focus sulle novità per imprese e giustizia.

—0,50 più il prezzo del quotidiano

# ABB

FTSE MIB 16872,41 +0,30% | SPREAD BUND 10Y 201,20 +22,80 | €/S 1,1034 +0,52% | ORO FIXING 1618,30 +0,06% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

## E ora arriva il reddito di emergenza

### NUOVI AIUTI

Sostegno di 400-500 euro a stagionali, precari, colf. L'incognita economia in nero

L'indennità per gli autonomi resta separata, potrebbe salire da 600 a 800 euro

*Riduzione chiusa in redazione alle 22*

Allo studio le misure per arginare gli effetti della crisi innescata dal coronavirus e bloccare i rischi per la tenuta sociale del paese, dopo le prime ricerche sbloccate sabato dal Governo per i buoni spesa: in arrivo un «reddito di emergenza», sussidio nuovo e non estensione del reddito di cittadinanza. L'idea è di riconoscere un sostegno temporaneo, uno o due mesi, di 4-500 euro al mese, per aiutare i lavoratori saltuari che con la crisi hanno perso ogni entrata: colf, precari, stagionali. **Trovati e Tucci** — a pag. 3



Il generale di divisione Pasquale Angelosanto, comandante dei Carabinieri del Ros

**L'allarme/1**  
Così le mafie soffiano sul disagio sociale

**Dimmarusi e Monaci** — a pag. 3



Il prefetto Annapaola Porzio, commissario straordinario iniziative antiracket e antiusura

**L'allarme/2**  
Piccole imprese e famiglie sono nel mirino dell'usura

**Ludovico** — a pag. 3

# 600 euro

**Il decreto**  
Professionisti, assegno solo per redditi fino a quota 50mila euro

Due scaglioni di reddito per il bonus di 600 euro (che in futuro potrebbe salire a 800 euro): fino a 35mila e tra 35mila e 50mila

— a pagina 26

## Decreto aprile, garanzie su prestiti a 15-20 anni. Deficit di 1-1,5% di Pil

### LIQUIDITÀ ALLE IMPRESE

Il Mise vuole aumentare a 6-7 miliardi il fondo Pmi Italia ferma fino a Pasqua

Governo al lavoro per supportare la liquidità delle imprese: l'obiettivo è estendere la garanzia statale su prestiti a lungo termine. Al Mise si studia un rafforzamento del Fondo di garanzia Pmi che, esteso alle small mid cap diventerebbe un Fondo di garanzia

per l'industria; si punta a elevare la dote a 7 miliardi. Il governo intanto si prepara a chiedere al Parlamento nuovo deficit per sostenere i piani anti-crisi. L'ministero dell'Economia valuta un disavanzo aggiuntivo da 1-1,2 punti di Pil, tra i 18 e i 22 miliardi per un decreto che sfruttando parte dei fondi europei non impegnati sfiorerebbe i 30 miliardi. Ma non mancherà di insistere a far crescere i numeri: attende il solo deficit vicino ai 30 miliardi, cioè l'1,5% del Pil. Il ministro Speranza: misure restrittive almeno fino a Pasqua. **Sorvati** alle pagine 7, 8 e 11

### UNA TRENTINA D'IMPRESE TESSILI E PLASTICHE PRODURRANNO LE PROTEZIONI



Via libera del Politecnico Milano. Capofila Rasco Group, Santri e Plastec; i prototipi delle mascherine "molanti" (nella foto Florica Serbini) hanno già superato i test

## L'orgoglio di Bergamo e le mascherine «Non mollare»

**Cristiana Gamba** — a pag. 13

## Crolla il petrolio, chiudono i pozzi. Spread oltre 200 per le tensioni Ue

### MERCATI

Domanda ridotta di un quarto. Trump chiama Putin per frenare i ribassi

Borse in leggera ripresa ma il differenziale BTP-Bund vola (+11,5%)

Borse in leggera ripresa (+0,29% Milano) ma spread BTP-Bund di nuovo sopra quota 200 pb (+11,5% rispetto a venerdì) per poi chiudere a quota

197. A favorire il rimbalzo le tensioni europee sui covid bond e sulle soluzioni per la crisi innescata dal coronavirus. Prosegue intanto il crollo dei prezzi del petrolio (toccati i minimi dal 2009), schiacciati dalla caduta della domanda internazionale e dall'accelerazione dell'export saudita. Chiudono i primi pozzi. Critica la situazione per molti produttori Usa, soprattutto di shale oil, che rischiano di fallire. Per frenare i ribassi del greggio ieri Trump ha contattato Putin per esortarlo a una strategia comune. **Servizi** alle pagine 9 e 10

### INVESTIMENTI

Intelligenza artificiale, un fintech trasparente protegge il risparmio

**di Paolo Savona** — a pagina 16

### CREDITO

Banche italiane verso il sì alla Bce: congelati 5,7 miliardi di cedole

**Luca Davi** — a pag. 10

### VITA IN CASA

Il portiere resta al lavoro: più sicurezza in condominio

Il portinai resta al lavoro, presidio della residua socialità condominiale e visibile (ma non palpabile) testimonianza della continuità e della regolarità della vita del casalingo. Condomini e inquilini possono quindi contare su di lui, grazie al fatto che le norme non escludono la sua figura da quelle che conti-

nuano ad assicurare la loro attività. E, pur seguendo precauzioni non molto diverse da quelle di tutti (a guardiola è un riparo naturale che oggi rivela un'inattesa funzione sanitaria), continuerà ad assicurare la pulizia ma, soprattutto, una presenza che rassicura le persone che passano fuggacemente a fare la spesa in

caso di vera necessità è sempre e ancora a lui che ci si può rivolgere. Perie e permessi sono incentivati ma per ogni giorno di presenza in marzo è assicurato un ricco premio: 3,22 euro. Il Governo li ha messi a carico dei condomini ma, bontà sua, sono esentasse. **Saverio Fossati** — a pagina 16

### PANORAMA

#### VOTO IN PARLAMENTO

Ungheria, pieni poteri a Orban. L'opposizione: è una dittatura

Il Parlamento ungherese ha dato i pieni poteri al premier Viktor Orban per combattere il coronavirus. In base alla legge approvata il premier ha ora diritti di governo e poteri straordinari senza limiti di tempo. Insorge l'opposizione: così nasce una dittatura. Parole di preoccupazione sono arrivate da molti Paesi europei. **— a pagina 23**

### OCCHIALERIA

EssilorLuxottica, du Saillant nuovo ceo della società

Il consiglio di amministrazione di EssilorLuxottica ha cooptato Paul du Saillant come nuovo amministratore della società al posto di Laurent Vacherot, in precedenza Ceo di Essilor International, che lascia l'incarico. Il nuovo board scenderà da 15 a 5 membri. **— a pagina 15**

### POLITICA

Conte, Draghi e il Governo per ricostruire dopo l'epidemia

**Roberto D'Alimonte** — a pagina 12

### DENUNCIA DI FEDERACCIAI

Acciaio, Italia ferma al 95%. Ma altri Paesi Ue lavorano

Il presidente di Federacciai, Banzato, denuncia la concorrenza di altri Paesi europei, che, in questa fase di impianti fermi, continuano a produrre. «In Italia il 95% degli impianti è chiuso ma si continua a produrre in Paesi come Germania, Francia e Spagna». **— a pagina 14**



CON IL SOLE 24 ORE  
«Resistere non serve a niente»  
Oggi il secondo romanzo Premio Strega del 2013

Ogni martedì in edicola. Oggi a 12,90 euro più il prezzo del quotidiano

## salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Lockdown, come reagire in positivo

**Federico Mereta** — a pag. 18





Martedì 31 Marzo 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 76 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00\*  
Francia € 2,50



**CAMERE DI COMMERCIO**  
**Un'attestazione può certificare la causa di forza maggiore**  
*Fedana a pag. 35*

**SOLIDARIETÀ**  
**Buoni spesa: 153 milioni vanno al Nord, 161 al Sud**  
*Coriano a pag. 34*

**MA SOLO PER 330 MILA**  
**Il bonus di 600 euro anche alle professioni ordinistiche**  
*Damiani a pag. 37*

**SU WWW.ITALIAOGGI.IT**  
**Coronavirus/1 - Il modello da presentare per ottenere la sospensione del mutuo**  
**Coronavirus/2 - La circolare del Viminale sui controlli di polizia**  
**IO ONLINE** Decreto Cura Italia - Gli emendamenti del governo

**GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS** *all'interno*  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IN EDICOLA CON**  
**Italia Oggi**  
Il decreto legge Cura Italia  
**ANCHE IN FORMATO E-BOOK**  
Disponibile anche su [www.classabbonamenti.com](http://www.classabbonamenti.com)

# I mutui si sospendono online

*Pubblicato sul sito del Miconomia il modello da inoltrare alle banche per la richiesta di congelamento dei pagamenti relativi alla prima casa*

La sospensione dei mutui prima casa potrà essere effettuata anche online. Il ministero dell'economia e delle finanze ieri sul proprio sito ha pubblicato il modello per inoltrare alle banche lo stop ampliato per il pagamento delle rate dei mutui prima casa. La sospensione si applica anche alle domande presentate prima del decreto Cura Italia. Ieri anche l'Abi ha pubblicato una circolare con le indicazioni operative.

*Bartelli a pag. 31*

**COVID-19 E QUARANTENA**  
**In Trentino in funzione un'app per lo screening di massa**  
*Valentini a pag. 5*

## Lo Stato italiano grippato non è soltanto colpa del M5s o dei dipendenti pubblici

di **PIERLUIGI MAGNANCI**



Lo Stato italiano si avvicina al collasso. Non solo adesso perché le attività economiche sono in pratica cessate per poterci difendere dal Covid-19 ma perché ha una classe politica (non solo quella di oggi, che pure non ha certo migliorato le cose) che si è sempre più disinteressata della conseguenza delle sue scelte. In un organismo pubblico normale sarebbe scattato l'allarme se, due anni dopo un devastante terremoto nel Centro Italia, non solo si era fatto praticamente nulla per recuperare le zone colpite, ma addirittura c'erano ancora

*continua a pag. 6*

## DIRITTO & ROVESCIO

Un piccolo virus sta letteralmente cambiando il mondo. È vero che il mondo era già barcollante, ottendo un equilibrio precario, sostenuto da nuovi appetiti di potere crescentemente incontrollabili. Ma il virus ha accelerato questo processo di disgregazione e il successo, inevitabile, assetamento che non si sa come avverrà. La Ue, orfana dell'Uk, si conferma, non un'Unione ma una disunione. Sia in piedi solo perché sarebbe troppo oneroso disubbidire e poi perché il reddito nazionale sarebbe peggio che far finta di non vederla correre. Ma la magia del primo dopoguerra è scomparsa. Distrutto, il Mezzogiorno era lì da quasi sempre era dominato solo dalla Francia. Mentre la Ue se lo stanno strattoneando una Francia sempre più ostacolata con una Germania sempre più forte anche se non sa dove andare. Non solo, la Ue è un'utopia prestata tra barili di ferro. Deve vedersela con Usa, Cina e Russia. Ma persino con la Chiesa di Erdogan che non ha neanche gli occhi per piangere, ma le fa la voce grossa.

**#IORESTOACASA**

**UTILIZZA I NOSTRI SERVIZI ONLINE**

**DISPONIBILI 24 ORE SU 24 PER GESTIRE DA CASA TUTTE LE UTENZE**

Lavoriamo con il massimo impegno per garantire, specialmente in questo momento, il servizio ai cittadini, grazie al lavoro dei nostri operatori e alle nostre tecnologie. Gli interventi operativi effettuati sui territori sono svolti nel rispetto delle linee guida stabilite dal Ministero della Salute riguardanti le misure preventive da adottare per fronteggiare l'emergenza sanitaria COVID-19.

**MyAcea - Acqua\Luce e Gas Mercato libero - gruppo.aceea.it**  
**Area Clienti - Mercato tutelato - servizioelettricomat.it**

**RESTIAMO VICINI A VOI ANCHE DA LONTANO**

**acee** gruppo

Cov +Trib 2020+ a € 6,90 in più; Cov +E (dizionario del Nizac) 2020+ a € 6,90 in più; Cov +Ristrutturare casa+ a € 6,00 in più; Cov +E decreto Cura Italia+ a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

MARTEDÌ 31 marzo 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Livorno, la speranza: niente terapia intensiva

**«Otto pazienti gravi sono migliorati grazie a un farmaco»**

Dolciotti a pagina 10



In Toscana

**I primi aiuti: fondi alle imprese e buoni spesa**

Beltrame e Vetusti a pagina 6



## Il virus frena ma l'Italia resta chiusa

Crollano i contagi, record di guariti. Il governo: è la strada giusta, misure restrittive estese fino a Pasqua  
Gli industriali: economia in ginocchio. In Europa scoppia il caso Ungheria: Orban prende i pieni poteri

Servizi, **Canè e Turani**  
da pag. 2 a pag. 15

Le misure del governo

**È giusto aiutare anche chi lavora nella zona grigia**

Raffaele Marmo

**I**l reddito universale di Beppe Grillo è il viatico per la miseria universale. Così come il reddito di cittadinanza di matrice grillina è stato il veicolo diseguale di un'assistenza senza doveri. Lontano anni luce dalla benché minima ipotesi di politica attiva che conduca davvero al lavoro. Ma, fatte queste premesse, è indubitabile che nell'emergenza non si può pensare di dare un sostegno solo ai «garantiti» del mercato del lavoro e, a scalare, alle partite Iva riconosciute. C'è, infatti, una platea di lavoratori che, principalmente per necessità quando non per imposizione esterna, opera e vive ai confini della regolarità contributiva e fiscale, fino a scendere nel vero e proprio nero.

Continua a pagina 8

**VIA ALL'OSPEDALE IN FIERA. TEMPI RECORD, NO BUROCRAZIA L'INGEGNERE CAPO: MODIFICHE REALIZZATE IN UNA NOTTE**



L'arcivescovo di Milano, Mario Delpini, ha benedetto l'ospedale

Gianni e Donelli a p. 11

DALLA CITTA'

A Firenze e Provincia

**Più di 80 contagiati  
Dramma anziani nelle rsa**

Ciardi in Cronaca

E' rivoluzione affitti

**Centro storico, non ci sono turisti tornano i residenti**

Mugnaini in Cronaca

A colpi di esposti e diffide

**Mascherine, è scontro sindacati-Regione**

Plastina in Cronaca



Il sovrano della Thailandia è in un hotel bavarese

**La quarantena del re, isolato con 20 concubine**

Jannello a pagina 12



Furto in Olanda. L'opera vale sei milioni

**Museo chiuso per Covid  
Rubato un Van Gogh**

Servizio a pagina 15

**PROVA**

**SUSTENIUM IMMUNO**

**Per sostenere le tue difese immunitarie**

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

Gli integratori non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di un sano stile di vita.



# la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°77

Martedì 31 marzo 2020

All'interno del giornale

In Italia € 1,50

**Migliorano i dati** su contagiati e guariti. **Conte: debito comune Ue per ricostruire. Le previsioni: blocco fino a maggio**

# Forza italiani

Dieci milioni di lavoratori già in crisi da virus. Partite Iva: il bonus sale a 800 euro

i servizi da pagina 2 a pagina 19

**Il futuro dell'economia**

Ecco da dove ripartire

di **Tito Boeri**

**P**er sopportare i sacrifici è essenziale sapere che prima o poi finiranno. Gli italiani hanno sin qui nella stragrande maggioranza rispettato i divieti, come ci svelano le indagini campionarie. Il governo sembra intenzionato a procedere all'ennesima proroga estendendo il blocco. Sarebbe bene questa volta delineare un percorso di graduale uscita dall'emergenza più stringente. Servirà anche per fare rispettare da tutti le nuove direttive oltre che per permettere a chi lavora di prepararsi alla "fase 2". Ci sono alcune domande chiave da porsi per l'uscita dal blocco di queste settimane: 1) Quali e quanti lavori possono ripartire garantendo condizioni di sicurezza a chi li svolge?

• a pagina 27

**Svolta in Ungheria**

Orbán, il vizio dei pieni poteri

di **Andrea Bonanni**



**G**li aspiranti dittatori non hanno mai il senso dell'autoironia.

• a pagina 26 con i servizi di **Nigro e Tarquini** • a pagina 13



▲ **In prima linea** Quattro infermiere di diverse nazionalità combattono insieme all'ospedale di Cremona

**Da Edipo a Freud**

Perché la peste è dentro di noi

di **Corrado Augias**

**Q**uale posto avrà il coronavirus dell'anno 2020 nella lunghissima storia delle pestilenze? Le conseguenze d'una pestilenza sono vaste, investono ogni aspetto della vita, così sono state rappresentate. Mettiamo però da parte i testi più antichi, le leggende orientali, l'Apocalisse, il racconto di Omero nell'*Iliade*, consideriamo Edipo.

• alle pagine 30 e 31

**La storia**

“Ho tre negozi e mi ritrovo con venti euro in tasca”

di **Sara Scarafia**

A settembre ha festeggiato cinquant'anni di attività. Cinque mesi dopo si ritrova con 20 euro in tasca, debiti per 40mila euro e l'incubo di non sapere come dare da mangiare alle figlie, di 10 e 13 anni. Per Marco Di Giovanni, 44 anni, proprietario con il padre e il fratello di tre negozi di abbigliamento non lontano dal centro di Palermo, l'emergenza coronavirus significa un tuffo nel baratro. «Mi sono ritrovato povero. Ho un mutuo per il mio negozio, il terzo della nostra catena "La Camise". Il 13 marzo sono andato in banca per chiedere la sospensione delle rate. Ma mentre parlavo il direttore mi ha addebitato quella di marzo, mandandomi in scopertura».

• a pagina 9

**Parla Pugliese (Conad)**

“Sento la rabbia nei supermercati”

di **Gad Lerner**

**B**asteranno i buoni spesa per scongiurare la minaccia di assalti alle merci divenute per molti inaccessibili? Lo chiedo a Francesco Pugliese, amministratore delegato di Conad, la prima azienda italiana della Grande Distribuzione Organizzata. «C'è brace sotto la cenere, nei punti vendita registriamo livelli d'ansia e di nervosismo crescenti».

• a pagina 7

**DOC 24**  
Il medico sempre con te

Dubbi sulla salute?

**PARLA CON UN MEDICO  
OGNI VOLTA CHE VUOI  
24 ORE SU 24!**

Scopri i servizi inclusi su  
**WWW.DOC24.IT**

Per la tua famiglia, per i tuoi clienti, per i tuoi dipendenti.

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.  
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.  
Milano - via Nervese, 21 - Tel. 02/574941,  
e-mail: pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,  
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 -  
Regno Unito GBP 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con DVD Montalbano  
€ 11,40

NZ



**Mollica** "Torno in tv per solidarietà, aiutiamoci tutti restando in salotto"

INTERVISTA DI ALBERTO MATTIOLI - P. 25

**Hemingway** Lettera inedita contro la censura dell'editore

EMANUELA MINUCCI - P. 23



**Calcio** Anche Messi e il Barcellona si tagliano lo stipendio come Ronaldo

GIANLUCA ODDENINO - P. 36



# LA STAMPA

MARTEDÌ 31 MARZO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 88 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it) **GNN**

SUPERATI I CENTOMILA CONTAGI, I NUOVI MALATI DIMINUISCONO ANCHE IN LOMBARDIA. QUOTA 1500 RECORD DI GUARITI. TRUMP: 100 MILIONI DI AIUTI ALL'ITALIA

## Il virus frena ma non si riapre fino a maggio

Nonostante il miglioramento, il governo stringe per tenere la gente a casa. Ufficialmente, la quarantena si chiude a Pasqua. Intervista con Guerini: l'esercito pronto a fare di più per garantire la sicurezza. Conte all'Europa: nuovo piano per la Sanità

LA STRETTOLA DEL PREMIER

### CERCANDO LA VIA D'USCITA

MARCELLO SORGI

Il governo pensa a un aprile blindato. Il blocco anti-coronavirus dovrebbe essere prorogato fino al ponte del Primo maggio, con la riapertura graduale del Paese dal 4 maggio. I dati della Protezione civile segnalano contagi in calo e record di guariti, a fronte di altri 812 morti. **SERVIZI - PP. 2-17**

INTERVISTA ALL'AD DI UNICREDIT

### Mustier: adesso vanno raddoppiate le garanzie finanziarie a favore delle imprese

MARCO ZATTERIN - P. 7

LA PROPOSTA DEL SINDACO SALA

### Ipotesi Costituente: per il Quirinale la ripresa deve partire da Milano

DI MATTEO, LAMATTINA E MAGRI - PP. 8-9

COME CAMBIANO LE ABITUDINI

### LA RINASCITA DELLA VITA NEI CORTILI

FLAVIA PERINA - P. 23

OGGI in edicola il 3° episodio  
IL COMMISSARIO MONTALBANO

È davvero un peccato che mentre i dati confermano un rallentamento dell'epidemia, ma il governo, prudentemente, si accinge ad annunciare il proseguimento del blocco, "lockdown", la prestigiosa università americana di Harvard presenti l'Italia come esempio di tutto ciò che non va fatto in situazioni di emergenza. Anche perché, accanto a critiche condivisibili come quelle su ritardi, sottovalutazioni, mancanza di previsioni e scarsamente utili insegnamenti a fronteggiare gli effetti del virus quando già si erano manifestati, nessun rilievo Harvard ha voluto dare agli sforzi - del governo e dei singoli - nella fase di piena del rischio, si tratti dell'eroico comportamento di medici e personale sanitario, tra i quali si contano molte vittime, o della Protezione civile, o anche di tutti coloro che si stanno impegnando, a Milano, nella costruzione di un ospedale a tempi di record. Un errore che il governo potrebbe evitare nei prossimi giorni, in cui è sicuro che ogni italiano comincerà a fare il conto alla rovescia, sperando che dopo la Pasqua più triste del secolo si torni gradualmente alla vita normale, è quello di continuare con la politica degli annunci e delle conferenze stampa.

CONTINUA A PAGINA 23

#### L'OPINIONE

### E' il trionfo dei medici Ma non possono sostituire i politici

BERNARD-HENRI LEVY - P. 15

## L'onda della pandemia spaventa l'Africa: scatta il coprifuoco dalla Nigeria al Ghana



Anche nei Paesi africani si osserva la «distanza sociale» per difendersi dall'epidemia di coronavirus **SIMONCELLI - P. 18**

REUTERS/GERHARD SEIBER

#### BUONGIORNO

Matteo Salvini gaudente alla notizia di Viktor Orbán investito dei pieni poteri testimonia, contrariamente a quanto pensavamo, una sua più genuina attitudine alle liturgie di fede, dal rosario all'Eterno riposo, che a quelle democratiche. A lui e a molti suoi tifosi è sufficiente che sia stato il Parlamento ad attribuire a Orbán l'autorità assoluta per esultare al trionfo della volontà popolare. Si ricorda che i pieni poteri non furono consegnati a Mussolini e Hitler dallo Spirito Santo o dal Gatto Silvestro, ma dalle rispettive maggioranze parlamentari, e come precedenti potrebbero bastare. Anche l'accusa a Giuseppe Conte di fare né più né meno del satrapo ungherese coi suoi decreti bisettimanali è una fesseria, poiché oggi i costituzionalisti non discutono sulla legittimità dello strumento, ma sui limiti

#### L'Eterno riposo

MATTIA FELTRI

che Conte dovrebbe darsi, e farà bene a darsi al più presto. Orbán invece è già nei pressi o nel pieno del colpo di Stato: per un tempo illimitato (i partiti di opposizione glielo avrebbero concesso per novanta giorni, ma li ha scansati) deciderà come gli garba non soltanto sull'emergenza del virus ma su tutto, e ha facoltà di chiudere il Parlamento e mettere in carcere chi diffonde notizie false, e la verità naturalmente la stabilisce lui. Togliere voce alla stampa e alle minoranze con un voto di maggioranza non è un successo della democrazia ma un atto violentissimo, contrario alle più ovvie regole liberali, e il cui approdo congenito è la dittatura. Nel pieno dell'Europa. Di nuovo. Ora non ci saranno più dubbi su che avesse in testa Salvini al Papete, e a che dedicherebbe il prossimo Eterno riposo. —







## Il Piccolo

Trieste

la misura

### Ok alla Cig Covid in Ferriera Due mesi a partire dal 5 aprile

*Il sindacalista Uilm Rodà: «L' Accordo di programma atteso entro metà del mese» Trost (Fiom): «"Strano" accada dopo la chiusura della cokeria»*

Siderurgica triestina ha comunicato ieri ai sindacati la partenza della cassa integrazione in deroga con la motivazione Covid-19 per i 580 lavoratori della Ferriera di Servola. La misura, prevista dal decreto Cura Italia a sostegno delle aziende per fare fronte all' emergenza coronavirus, «avrà una durata di 9 settimane e partirà successivamente allo spegnimento dell' altoforno, previsto il 5 aprile prossimo». Lo spiega il sindacalista Antonio Rodà (Uilm), precisando che la proprietà «ha risposto positivamente alla richiesta dei sindacati di garantire lo stesso accordo economico previsto dalla cassa straordinaria già negoziata e inserita nell' intesa sindacale firmata un mese fa». Una volta terminate le 9 settimane, aggiunge Rodà, per i lavoratori dell' impianto siderurgico triestino partirà come previsto la Cigs che avrà una durata di due anni. In merito alla firma dell' Accordo di programma che dovrà essere firmato dai ministeri dello Sviluppo economico e dell' Ambiente, insieme con Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, **Autorità portuale** e Gruppo Arvedi, conclude il sindacalista, questa dovrebbe avvenire «entro la prima metà di aprile». A tal proposito commenta il sindacalista Fiom Thomas Trost: «È una bizzarra concomitanza. Da un mese chiedevo a tutte le istituzioni coinvolte se fosse possibile incontrarsi per discutere dell' Accordo di programma, mi si rispondeva sempre con un nulla di fatto. Guarda caso ora che abbiamo avviato la chiusura della cokeria, processo irreversibile, le cose si smuovono. È un mio pensiero, ma mi sembra una coincidenza singolare». Prosegue ancora il sindacalista: «L' azienda ha colto l' occasione della Cig Covid per allungare i tempi, spero vivamente che le tempistiche di riconversione e riqualificazione del sito vengano confermate. Dal nostro punto di vista, due mesi in più fanno comodo - prosegue ancora il sindacalista -, tanto più che i 24 mesi preventivati per la rimessa a nuovo dell' area mi paiono una previsione ottimistica». --G.Tom.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# PORTO&interporto

Trieste

## Trieste firma Mou con Baku

Un memorandum d'intesa fra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e la compagnia pubblica che gestisce il Baku International Sea Trade Port, è stato firmato nel corso del Business Forum Italia-Azerbaijan tenutosi alla Farnesina e aperto dal presidente della Repubblica dell'Azerbaijan, Ilham Aliyev, in visita ufficiale in Italia, e dal ministro degli Affari Esteri, Luigi Di Maio. L'accordo formalizza una cooperazione, in parte già avviata, fra il porto della capitale azera, e quello di Trieste, idealmente posizionati sulla direttrice di traffico transcaucasica. Area in forte crescita, in quanto parte del sistema delle nuove rotte globali a sud della Russia, che congiungono Estremo Oriente e Europa Occidentale, sfruttando anche il potenziale delle nuove infrastrutture ferroviarie dell'Azerbaijan, come le linee con la Georgia Baku-Batumi o quelle con la Turchia Baku-Kars. In questo quadro, lo scalo di Baku, il più grande del Paese, con i nuovi investimenti nella zona di Alat, e quello di Trieste, risultano in una posizione strategica di cerniera mare-terra, rispettivamente nella zona Centrosiatica e Europea.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Senza più crociere Marittima deserta A rischio l'intera stagione turistica

*Cancellati tutti gli ormeggi prenotati al terminal di Vtp Il traffico di navi è calato del 20%, resistono i mercantili*

Gianni Favaro / venezia Come sarà Venezia senza crociere? Non servono modelli statistici né stime e previsioni per conoscere l'impatto sull'economia locale di uno stop definitivo alle navi da crociera a Venezia. L'effetto positivo c'è, ma riguarda prevalentemente l'aspetto ambientale, ovvero aria più pulita senza i fumaioli delle navi (aggiunto al ridotto numero di vaporette e barche in circolazione) e nemmeno il disastroso moto ondoso che producono. Gli effetti economici della pandemia, con navi da crociera cariche di passeggeri in quarantena che continuano a vagare nei mari alla ricerca di un porto che lo accolga, hanno spiazzato del tutto il settore della crocieristica, lasciando a casa un gran numero di lavoratori e azzerando i fatturati degli armatori e delle imprese dell'indotto. Basta vedere la Stazione Marittima a Santa Marta deserta per rendersene conto. Nessuna nave agli ormeggi, nemmeno nel fine settimana, niente più fumi di passeggeri che sbarcano o si imbarcano né pullman e furgoni nei piazzali. Negli ultimi vent'anni sono arrivati in laguna 31 milioni di passeggeri delle crociere, solo l'anno scorso sono stati 1.617.000 in arrivo o partenza da Santa Marta, con 550 toccate di navi più o meno grandi su un totale (compreso i mercantili) di 3.500 navi che entrano in laguna. La stagione crocieristica del 2020 doveva cominciare domenica 26 marzo con la partenza dalla Marittima di una grande nave di Costa Crociere e due più piccole di altre compagnie. Oggi, invece, in Marittima non ci sono navi all'ormeggio e anche la bocca di porto del Lido, dove passavano per entrare o uscire dalla laguna. Lo stop alle crociere ha prodotto un calo di quasi il 20% dei traffici complessivi e del fatturato legato a questo settore che rappresenta più del 30% del fatturato totale delle attività portuali. La ricaduta annua, quantificata in 5.000 milioni annui, del blocco della crocieristica riguarda gli armatori e l'intera filiera connessa che comprende il personale delle navi, le quote di ormeggio pagate al terminal passeggeri (Vtp) di Santa Marta, i rimorchiatori e tutte le imprese che gestiscono lo smaltimento dei rifiuti e l'approvvigionamento delle navi, agenzie marittime, portabagagli, accompagnatori e agenzie turistiche, autotrasportatori e altri servizi. Solo alla bocca di Malamocco continua il via vai di navi, tutte navi mercantili che raggiungono o lasciano i terminal commerciali di Porto Marghera. La prima a risentire gli effetti delle crociere cancellate è la Stazione Marittima gestita in concessione da Vtp spa cui azionisti di maggioranza sono alcuni grandi armatori, il gestore dell'aeroporto di Tessera (Save spa) e la Regione attraverso Veneto Sviluppo. Vtp spa ha reso noto che oggi registra la cancellazione di tutte le prenotazioni di ormeggio fino a fine giugno, ipotizzando un prolungamento di questa situazione con un orizzonte temporale che abbraccia tutta la stagione 2020. Il consiglio di amministrazione ha varato un "piano straordinario" che si basa su «una stima di ricavi che a fine anno saranno prossimi allo zero e che prevede un forte calo dei costi ma mira alla massima tutela per i circa 50 dipendenti della società per i quali, però, non previsto alcun licenziamento». Vtp ha quindi avviato la cassa integrazione straordinaria per 9 settimane e pure una richiesta di cassa integrazione ordinaria fino alla fine del 2020 e per un massimo di 12 mesi «con possibilità di rientro anticipato in un quadro quanto mai auspicabile di veloce ripresa dell'operatività». Il capitano Saul Mazzucco della Corporazione dei piloti che guidano le navi in entrata e uscita in laguna, consiglia di sfruttare il momento «per confrontarsi a livello e trovare finalmente una sintesi chiara e definitiva sul futuro della crocieristica a Venezia».





# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

autorità portuale

## Sospesi i pagamenti di canoni demaniali fino al 30 settembre

L' Autorità di Sistema Portuale ha emanato ieri una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia, comunicando la sospensione del pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall' articolo 92 del Decreto governativo del 18 marzo scorso. «In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso» ha spiegato il presidente **Pino Musolino** «Il nostro provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro».

**Senza più crociere A rischio l'intera stagione turistica**  
Cancellati tutti gli arrivi previsti al terminal di Vsp il traffico di nave è calato del 20% i lavoratori rimandati

**Stop grandi navi, aria più pulita ma a pagare è tutto l'indotto**

# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

gli effetti

### Stop grandi navi, aria più pulita ma a pagare è tutto l' indotto

veneziana Costa Crociere ha dichiarato, già dal 13 marzo scorso, la chiusura di qualsiasi attività fino a tutto aprile. Stessa cosa hanno fatto gran parte degli altri armatori internazionali. Il porto di Venezia era nel calendario originario di Costa Victoria ma dopo la notizia di una passeggera a bordo positiva è stata "dirottata" nei giorni scorsi, a Civitavecchia, dopo il no all' approdo a Santa Marta del sindaco Brugnaro e del governatore Zaia. In proposito il presidente dell' Autorità Portuale di Venezia, **Pino Musolino**, ha però ricordato a tutti che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato, con il ministro della Salute Roberto Speranza, il decreto con cui - nell' ambito delle restrizioni per l' emergenza coronavirus - si sospendono i servizi di crociera per le navi passeggeri italiane e si blocca l' arrivo nei porti italiani delle navi da crociera battenti bandiera straniera. Gli ambientalisti del Comitato No Grandi Navi, dal canto loro, non hanno nostalgia delle navida crociera e anzi hanno inviato una «diffida» al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Capitaneria di Porto, all' Autorità portuale e a Vtp «dal permettere tali approdi». «Né ora né mai più» ha ribadito il Comitato «visto pure il Decreto Clini Passera che vieta, da otto anni, il passaggio della 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». Alla videoconferenza con tutti gli operatori portuali, organizzata la scorsa settimana dall' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia sull' impatto della pandemia nelle attività portuali, il presidente **Pino Musolino**, dopo aver premesso, parlando della crocieristica ha osservato: «il fatto di non aver smesso di caricare passeggeri in queste settimane, con una crisi globale già aperta da un paio di mesi deve far riflettere, perché probabilmente è la dimostrazione che il modello di business delle navi da crociera in Europa va rivisto». Anche Alessandro Santi, presidente Assoagenti Veneto, nel corso della videoconferenza ha riconosciuto che «l' industria crocieristica europea si dovrà ripensare e prendere atto, dopo quello che abbiamo visto con le navi da crociera con turisti a bordo malgrado la pandemia, che il modello di business delle navi da crociera in Europa va rivisto» «In particolare Venezia» ha aggiunto ieri Santi «deve fare i conti con l' impatto della riduzione non solo delle crociere ma dei flussi turistici complessivi che sono sempre i primi a risentire gli effetti di una crisi economia e finanziaria globale. Ci consola il fatto che il porto commerciale, grazie al senso di responsabilità delle maestranze e il supporto delle Istituzioni, continua a funzionare garantendo il traffico delle merci, a cominciare da alimenti, materiale sanitario e fonti energetiche. Ci vorrà tempo per la ripresa non solo delle crociere e di tutta la filiera collegata, nel frattempo potremmo trovare una sintesi tra tutti i soggetti locali sul futuro della crocieristica a Venezia per mettere in condizione il Governo di decidere». --





## Il porto sospende i canoni demaniali alle concessionarie

*La decisione del presidente Musolino «Uno sforzo per aiutare i lavoratori» Tra Venezia e Chioggia uno "sconto" di 24 milioni a oltre 1.200 imprese*

PORTO MESTRE Dopo aver varato, una ventina di giorni fa, le linee guida per far fronte all'emergenza epidemiologica e per assicurare la continuità del porto e quindi dei rifornimenti ai cittadini e alle aziende del territorio, ora arriva un primo intervento a sostegno dell'economia del comparto: ieri l'**Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) ha infatti emanato una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia comunicando la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al prossimo 30 settembre. UN COSTO IN MENO Un costo di circa 24 milioni di euro l'anno tra Venezia e Chioggia che è sopportabile quando le cose vanno bene ma che diventa un grave peso quando si scatena una pandemia che mette in ginocchio il Paese. Non a caso il presidente dell'Adspmas, Pino Musolino, afferma che «in questo periodo di emergenza gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende», aggiungendo che questo provvedimento è solo una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno a tutte quelle realtà che si trovano a dover far fronte da un lato ai costi aggiuntivi delle misure di sicurezza per il personale e dall'altro a una flessione dei traffici e degli ordinativi. Una misura che di conseguenza tende a salvaguardare i posti di lavoro. «Nonostante le difficoltà i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale» aggiunge Musolino che ne approfitta per ringraziare «tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le risorse quando, al termine delle restrizioni, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il **sistema** industriale». SICUREZZA E LAVORO La sospensione dei canoni demaniali fa seguito alle linee guida che sono diventate un modello per tutti i porti italiani e che prevedono tre ordini di procedure per mettere in sicurezza tutti i tipi di contatto tra lavoratori all'interno degli scali commerciali di Venezia e di Chioggia. Sull'argomento è intervenuta ieri anche Erika Baldin, consigliera regionale Movimento 5 Stelle Veneto, affermando che «tra le tante realtà produttive che in questo difficilissimo momento continuano a lavorare a beneficio della collettività, anche le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia stanno dimostrando il loro impegno quotidiano. E per questo è indispensabile un sostegno mirato» come, appunto, la sospensione del pagamento dei canoni demaniali: «Un segnale forte che parte dal Governo (dato che l'intervento è previsto dall'articolo 92 co. 2 del Decreto Legge 18/2020), passa dagli amministratori pubblici e arriva alle aziende e ai lavoratori». E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Gli operatori del Porto approvano le scelte

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Rinviati a settembre i lavori per il consolidamento del fatiscante ponte sul canale delle Trezze. Proseguiranno, invece, quelli sul ponte del Brenta. La notizia, seppur con qualche riserva, è stata accolta abbastanza bene dagli operatori portuali i quali, prima del dilagare dell' epidemia, avevano appoggiato apertamente una proposta in tal senso, formulata dall' assessore ai Lavori pubblici Alessandra Penzo. A questo punto, al cambio di strategia dell' Anas avverte Alfredo Calascibetta, presidente del Comitato per il rilancio del porto - dovrebbero però far immediato seguito precise indicazioni nel merito dei percorsi alternativi al tratto translagunare della Romea. Urgentissima, la conferma di una deroga per il transito dei mezzi superiori alle 48 tonnellate. Le decisioni dovrebbero essere intraprese rapidamente affinché ci si possa regolare sui costi della logistica. Preso atto che lo scalo merci di Val da Rio rappresenta l' unica attività economica pienamente attiva in città, seppur condizionata dalle secche lungo il canale che conduce alle banchine, ci si aspetta un occhio di riguardo. Entro settembre sarebbe, fra l' altro, opportuno che l' Anas e le amministrazioni locali riuscissero finalmente a concordare uno sconto sui pedaggi autostradali da accordare ai camion in transito lungo la direttrice Venezia Roma. Si tratta di toglierli dalla Romea perché, altrimenti, finirebbero tutti giocoforza per intasarsi al senso unico alternato oppure lungo il percorso alternativo caratterizzato da curve e strettoie. Apprezzata la sospensione dei canoni demaniali fino al 30 settembre, concessa ieri dall' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Calascibetta prosegue rammentando che l' accesso stradale a Val da Rio dovrà essere assolutamente assicurato perché il porto è la sola attività economica a non essere stata messa in ginocchio dal Covid 19. Dal canto suo, il sindaco assicura che l' inizio dei lavori e le modalità saranno annunciate col dovuto anticipo. Ho già preso contatto - aggiunge l' assessore ai Lavori pubblici Alessandra Penzo - con il vicesindaco della Città metropolitana Massimo Sensini. Ci incontreremo per valutare varie opzioni, per la viabilità. Dovremo cooperare affinché si giunga a settembre, assolutamente preparati. Resta comunque assodato - conclude il presidente del consiglio comunale Endri Bullo - che, alla ripresa dei lavori, gli enti interessati saranno sollecitati dal Comune ad indicare soluzioni idonee affinché il traffico transitante sia indirizzato verso percorsi alternativi. Per quanto riguarda il ponte sul Brenta, Ferro confida che tutto possa procedere senza intoppi. Prevede l' istituzione del senso unico alternato per una decina di giorni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Coronavirus: porti Venezia e Chioggia, stop a canoni demanio

*Atto per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende*

(ANSA) - VICENZA, 30 MAR - L' Autorità di Sistema Portuale ha provveduto ad emanare una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall' art. 92 co. 2 del D.L 18/2020. Il presidente AdSP MAS **Pino Musolino** dichiara in proposito: "In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro". "Nonostante le difficoltà - aggiunge **Musolino** - i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l' approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano". (ANSA).



## Covid-19 - Venezia, l' Autorità portuale sospende i canoni demaniali fino a settembre

30 Mar, 2020 VENEZIA - Provvedimento urgente messo in campo dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale , a sostegno delle imprese dei porti di Venezia e Chioggia , per far fronte all' impatto della crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza Covid-19. L' ente portuale annuncia la sospensione del pagamento dei canoni demaniali, fino al 30 settembre, per tutte le aziende concessionarie dei porti del sistema. E' quanto contenuto nella circolare emenata dall' ente portuale come previsto dall' art. 92 co. 2 del D.L 18/2020. Assiterminal, **Assoport** e Assologistica Le istanze riguardanti tagli e sospensioni dei canoni concessori sono state mosse, in queste settimane, dalla maggioranza dal mondo associativo logistico, portuale e armatoriale. Tra queste l' istanza congiunta - di Assiterminal, **Assoport**, Assologistica - rivolta al ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, per la sospensione mediante azzeramento dei canoni demaniali per un periodo di 4 mesi . E la previsione di un intervento compensativo dello Stato nei confronti delle Autorità portuali- " anche del solo il 50%" chiedevano le Associazioni - in modo da non mettere a rischio i bilanci

degli enti portuali. Armatori Per il mondo armatoriale le associazioni Confitarma e Assarmatori, nelle settimane scorse, facendo seguito al decreto "Cura Italia" si erano fatte portavoce delle istanze nei confronti dei presidenti di Authority per la posticipazione del " pagamento dei canoni e dei diritti portuali ". Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli aveva sollecitato gli enti portuali, a sospendere le concessioni. Stefano Messina, presidente di Assarmatori rivolgendosi al Governo chiedeva il riconoscimento dello " stato di calamità naturale anche nel comparto dei trasporti marittimi al pari di quello aereo". ' In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso" - ha dichiarato il presidente dell' Autorità portuale di Venezia e Chioggia, Pino Musolino , annunciando il provvedimento con il quale si posticipa al 30 settembre il pagamento dei canoni - " Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi aggiuntivi delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro' . ' Nonostante le difficoltà, - ha aggiunto Musolino - i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l' approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano".



## #Coronavirus: porti di Venezia e Chioggia sospendono pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre

(FERPRESS) - Venezia, 30 MAR - L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico settentrionale ha provveduto ad emanare una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall' art. 92 co. 2 del D.L 18/2020. Il presidente AdSP MAS **Pino Musolino** dichiara in proposito: "In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro". "Nonostante le difficoltà, - aggiunge il presidente **Musolino** - i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l' approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano".



**PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA: CANONI SOSPESI PER AIUTARE LE AZIENDE A FAR FRONTE ALL'EMERGENZA COVID-19**

Venezia, 30 marzo 2020 L'Autorità di Sistema Portuale ha provveduto ad emanare una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L. 18/2020. Il presidente **AdSP** MAS Pino Musolino dichiara in proposito: 'In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro'. 'Nonostante le difficoltà, - aggiunge il presidente Musolino - i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano'.



# Informazioni Marittime

## Venezia

### Porto di Venezia sospende i canoni di concessione

*Circolare a tutte le aziende del sistema portuale che include anche Chioggia. Possibilità di stoppare i pagamenti fino al 30 settembre*

Dopo quello di Bari , anche l' Autorità di sistema portuale applica i provvedimenti del "Cura Italia", che stabiliscono per i porti la sospensione dei canoni demaniali e delle tasse di ancoraggio . L' authority veneta ha emanato una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia per comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall' art. 92 co. 2 del decreto legge 18/2020. Il presidente dell' Adsp, **Pino Musolino**, ha detto che «in questo periodo di emergenza gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro». **Musolino** ha sottolineato che il porto non ha mai smesso di garantire l' approvvigionamento di prodotti e materie prime, oltre a tutti i materiali utili per gli ospedali. «Ringrazio - ha detto - tutte le oltre 1,200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21 mila lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano».



## Canoni sospesi a Venezia e Chioggia

*Per aiutare le aziende a fronteggiare l'emergenza Covid-19*

VENEZIA Canoni sospesi a Venezia e Chioggia. L'Autorità di Sistema portuale ha infatti emanato questa mattina, una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 Settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L 18/2020. Il presidente **AdSp** del Mare Adriatico settentrionale Pino Musolino , a proposito di questa iniziativa dei canoni sospesi, dichiara che In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro. Nonostante le difficoltà, aggiunge il presidente Musolino i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Il presidente dei porti di Venezia e Chioggia, conclude sostenendo che Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano.



The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo'. At the top left is the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL'. Below it are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The main navigation bar includes 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The article title is 'Canoni sospesi a Venezia e Chioggia' with a sub-headline 'Per aiutare le aziende a fronteggiare l'emergenza Covid-19'. Below the title is a photo of Pino Musolino, the president of the port authority. The article text is partially visible, matching the main text on the page. At the bottom of the screenshot, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'PIÙ VISTE'.



## Emergenza Covid-19. Sospesi canoni demaniali alle aziende dei porti di Venezia e di Chioggia

Venezia, 30 marzo 2020 - L' Autorità di Sistema Portuale ha provveduto ad emanare una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall' art. 92 co. 2 del D.L 18/2020. Il presidente AdSP MAS **Pino Musolino** dichiara in proposito: "In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro". "Nonostante le difficoltà, - aggiunge il presidente **Musolino** - i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l' approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano".



The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is displayed in blue and red. Below it, a navigation bar includes 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione' and several menu items: 'Home', 'Porti', 'Naval & Technology', 'Shipping', 'Livorno Europa', 'Ambiente', and 'News'. The main headline reads 'Emergenza Covid-19. Sospesi canoni demaniali alle aziende dei porti di Venezia e di Chioggia'. Below the headline, there is a sub-headline 'Pubblicato il 30 marzo 2020, ore 14:43' and a small image of a port worker in an orange safety vest. The main text of the article is visible, starting with 'Venezia, 30 marzo 2020 - L'Aut. Sistema Portuale ha provveduto ad emanare una circolare rivolta a tutte le concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L. 18/20'. A quote from the president AdSP MAS Pino Musolino is also visible, stating: 'Nonostante le difficoltà, - aggiunge il presidente Musolino - i porti veneti non hanno, ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano'.

## Porto di Venezia, Musolino: Canoni sospesi per aiutare le aziende

Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale (AdsP) ha emanato una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia comunicando la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L. 18/2020. 'In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso - ha dichiarato il presidente dell'Authority, Pino Musolino -. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro'. Musolino ha aggiunto: ' Nonostante le difficoltà, i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente . Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano'. Vecon: al via 'fast delivery' per le merci Nel frattempo, Vecon, società del gruppo Psa, con il contributo delle associazioni di spedizionieri, agenti marittimi, spedizionieri doganali, trasportatori e con il patrocinio della Autorità portuale si è attivata per 'identificare una corsia preferenziale per le merci strategiche al fine di assicurarne una loro rapida consegna, separandole da quelle bloccate ed in progressivo futuro accumulo nei piazzali, conseguente al fermo dei settori industriali imposto dal DcPM del 22/3'. 'In tutte le crisi si nascondono minacce ed opportunità - ha spiegato l' ad di Psa Venice-Vecon, Alessandro Becce -. L'emergenza in cui stiamo vivendo sta facendo emergere l'esigenza di rivedere non solo le nostre abitudini sociali, ma anche la necessità di cambiare alcune modalità di gestione del business per supportare la catena logistica in questo momento di estrema difficoltà per il Paese'. In anticipo rispetto alla attivazione della procedura, prevista per oggi, già 60 contenitori con elevata probabilità di ritiro sono stati identificati prima dello sbarco sulla prossima nave . 'è la conferma dell'importanza del gioco di squadra e della collaborazione degli attori coinvolti - ha aggiunto Becce -: siamo certi che lo sforzo richiesto aiuterà tutta la filiera, migliorando la qualità del servizio per i clienti, riducendo i tempi di attesa per i trasportatori e gestendo in maniera più efficiente le operazioni portuali'. La società Vecon informa infine che 'si sta impegnando strenuamente per mantenere la piena operatività e rendere il luogo di lavoro ancora più sicuro. Tutto questo è possibile grazie anche al supporto della AdsP ed al contributo di tutti gli operatori coinvolti, ma soprattutto grazie ai lavoratori di Vecon, della Compagnia portuale di Venezia e delle organizzazioni sindacali ai quali va il più sentito ringraziamento dal parte dei vertici aziendali per il loro impegno e senso di responsabilità dimostrato'.



### Porto di Venezia, Musolino: "Canoni sospesi per aiutare le aziende"

30 MARZO 2020 - Italia/ve



Venezia - L'Autorità di Sistema Portuale (AdsP) ha emanato una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia comunicando la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L. 18/2020. "In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso - ha dichiarato il presidente dell'Authority, Pino Musolino -. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro".

Musolino ha aggiunto: "Nonostante le difficoltà, i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di

Iscriviti alla newsletter

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

MI iscriviti

## Nei porti veneti canoni demaniali sospesi fino a fine settembre

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha reso noto di aver emanato una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L. 18/2020. Anche in questo caso, così come avvenuto nei porti di Bari e Brindisi, l'ente che gestisce le banchine è andato oltre le previsioni del decreto Cura Italia che ponevano al 31 luglio la scadenza per la sospensione dei pagamenti dei canoni. Il presidente della port authority veneziana, Pino Musolino, ha dichiarato in proposito: 'In questo periodo di emergenza, gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà di lavoratori e aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, che si trovano in queste settimane a dover far fronte ai costi addizionali delle misure di sicurezza per il personale e a una flessione dei traffici e degli ordinativi, e, conseguentemente, per salvaguardare i posti di lavoro'. Musolino ha poi aggiunto: 'Nonostante le difficoltà, i porti veneti non hanno, fino ad ora, mai smesso di operare garantendo l'approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze dello sforzo sanitario nazionale. Ringrazio tutte le oltre 1.200 aziende insediate a Venezia e a Chioggia e gli oltre 21.000 lavoratori che gravitano attorno ai nostri scali per la professionalità e lo spirito di sacrificio che dimostrano quotidianamente. Avremo bisogno di tutte le nostre risorse quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano'.

SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Nei porti veneti canoni demaniali sospesi fino a fine settembre

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha reso noto di aver emanato una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia al fine di comunicare la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del D.L. 18/2020. Anche in questo caso, così come avvenuto nei porti di Bari e Brindisi, l'ente che gestisce le banchine è andato oltre le previsioni del decreto Cura Italia che ponevano al 31 luglio la scadenza per la sospensione dei pagamenti dei canoni.

## Canoni dei porti sospesi, piano Vtp per tutelare i dipendenti

*Sostegno alle aziende concessionarie e ai posti di lavoro in Marittima in emergenza coronavirus*

Porti di Venezia e Chioggia, l' Autorità di sistema portuale ha provveduto a emanare una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie degli scali al fine di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre. «In questo periodo di emergenza - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale **Pino Musolino** - gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, per far fronte ai costi aggiuntivi delle misure di sicurezza per il personale e alla flessione di traffici e ordinativi, e ai posti di lavoro. I porti veneti non hanno finora - aggiunge **Musolino** - mai smesso di operare garantendo l' approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze sanitarie nazionale», 1.200 le aziende insediate a Venezia e Chioggia, oltre 21.000 i lavoratori. «Le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia stanno dimostrando il loro impegno quotidiano. Arrivo e smistamento delle merci sono un pilastro di questa resistenza - scrive Erika Baldin, consigliera regionale del Movimento 5 Stelle - Importantare la circolare dell' Autorità di sistema portuale che comunica la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre». Dipendenti della crocieristica «Nessun licenziamento né richiesta di cassa integrazione fino a fine anno», dichiara inoltre la società Venezia terminal passeggeri (Vtp), che si impegna a integrare lo stipendio dei dipendenti fino all' 80%. Il Consiglio di amministrazione ha varato un piano straordinario per far fronte all'attuale congiuntura influenzata dalla pandemia Covid-19 e alle ricadute economiche e sociali. Attivata la cassa integrazione straordinaria per 9 settimane, come previsto dal decreto Cura Italia e a seguire sarà presentata richiesta di cassa integrazione ordinaria fino alla fine del 2020 e per un massimo di 12 mesi, con possibilità di rientro anticipato in caso di ripresa dell'operatività. Il Cda ha inoltre disposto che la mensilità di marzo venga pagata integralmente (indipendentemente dalla data di avvio della cassintegrazione). Vtp sta valutando di anticipare i pagamenti degli stipendi a inizio di ciascun mese per sopperire ai tempi di pagamento più lunghi dell' Inps. Il terminal passeggeri di Venezia dovrà restare aperto garantendo solo un servizio minimo per nel caso in cui una nave abbia necessità di ormeggiare in accordo con le Autorità nazionali e locali. «Un piano senza precedenti che ha trovato pieno appoggio dei soci, dei dipendenti e dei loro rappresentanti sindacali. Il settore del turismo è forse il più colpito da questa pandemia - dicono il presidente Vtp Fabrizio Spagna e il direttore Galliano Di Marco - e certamente quello che ne pagherà le conseguenze per il tempo più lungo. La crocieristica è stata una delle prime attività a fermarsi. Oggi registra cancellazioni delle prenotazioni di ormeggio del 100% fino a fine giugno», ma verosimilmente la stagione sarà persa. Oltre 4000 le maestranze del territorio che ruotano attorno al mondo della crocieristica veneziana. 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. Sostieni VeneziaToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di VeneziaToday 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

The screenshot shows the top part of the article on the VeneziaToday website. The header includes the site name 'VENEZIATODAY' and the section 'Economia'. The article title is 'Canoni dei porti sospesi, piano Vtp per tutelare i dipendenti' with a subtitle 'Sostegno alle aziende concessionarie e ai posti di lavoro in Marittima in emergenza coronavirus'. The main text begins with 'Porti di Venezia e Chioggia, l' Autorità di sistema portuale ha provveduto a emanare una circolare rivolta a tutte le aziende concessionarie degli scali al fine di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre. «In questo periodo di emergenza - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale Pino Musolino - gli amministratori pubblici sono chiamati a fare uno sforzo in più per alleviare le difficoltà. Il provvedimento rappresenta una delle prime azioni messe in pratica per concedere un sostegno alle imprese, per far fronte ai costi aggiuntivi delle misure di sicurezza per il personale e alla flessione di traffici e ordinativi, e ai posti di lavoro. I porti veneti non hanno finora - aggiunge Musolino - mai smesso di operare garantendo l' approvvigionamento di prodotti e materie prime per la nostra economia e per le esigenze sanitarie nazionale», 1.200 le aziende insediate a Venezia e Chioggia, oltre 21.000 i lavoratori. «Le aziende concessionarie dei porti di Venezia e di Chioggia stanno dimostrando il loro impegno quotidiano. Arrivo e smistamento delle merci sono un pilastro di questa resistenza - scrive Erika Baldin, consigliera regionale del Movimento 5 Stelle - Importantare la circolare dell' Autorità di sistema portuale che comunica la possibilità di sospendere il pagamento dei canoni demaniali fino al 30 settembre. Dipendenti della crocieristica «Nessun licenziamento né richiesta di cassa integrazione fino a fine anno», dichiara inoltre la società Venezia terminal passeggeri (Vtp), che si impegna a integrare lo stipendio dei dipendenti fino all' 80%. Il Consiglio di amministrazione ha varato un piano straordinario per far fronte all'attuale congiuntura influenzata dalla pandemia Covid-19 e alle ricadute economiche e sociali. Attivata la cassa integrazione straordinaria per 9 settimane, come previsto dal decreto Cura Italia e a seguire sarà presentata richiesta di cassa integrazione ordinaria fino alla fine del 2020 e per un massimo di 12 mesi, con possibilità di rientro anticipato in caso di ripresa dell'operatività. Il Cda ha inoltre disposto che la mensilità di marzo venga pagata integralmente (indipendentemente dalla data di avvio della cassintegrazione). Vtp sta valutando di anticipare i pagamenti degli stipendi a inizio di ciascun mese per sopperire ai tempi di pagamento più lunghi dell' Inps. Il terminal passeggeri di Venezia dovrà restare aperto garantendo solo un servizio minimo per nel caso in cui una nave abbia necessità di ormeggiare in accordo con le Autorità nazionali e locali. «Un piano senza precedenti che ha trovato pieno appoggio dei soci, dei dipendenti e dei loro rappresentanti sindacali. Il settore del turismo è forse il più colpito da questa pandemia - dicono il presidente Vtp Fabrizio Spagna e il direttore Galliano Di Marco - e certamente quello che ne pagherà le conseguenze per il tempo più lungo. La crocieristica è stata una delle prime attività a fermarsi. Oggi registra cancellazioni delle prenotazioni di ormeggio del 100% fino a fine giugno», ma verosimilmente la stagione sarà persa. Oltre 4000 le maestranze del territorio che ruotano attorno al mondo della crocieristica veneziana. 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. Sostieni VeneziaToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di VeneziaToday 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:

---



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Sequestrate al Porto 6.500 mascherine

*Erano in partenza da Fusina per la Grecia, il carico è stato controllato dalla Finanza e dagli operatori della dogana*

Eugenio Pendolini / **venezia** Seimila e cinquecento mascherine destinate in Grecia e sequestrate nel **porto** di **Venezia**, perché in violazione con l'obbligo di dare lo stop a qualsiasi tipo di esportazione all'estero di dispositivi di protezione individuale. La Procura di **Venezia** adesso sta valutando se ci sono gli elementi per consegnarle alla Protezione Civile. L'operazione risale a sabato scorso, ed è stata condotta dagli addetti al controllo della dogana e dagli ufficiali della Guardia di Finanza in servizio al **Porto**. Il carico, infatti, stava partendo da Fusina oltre l'Adriatico, con a bordo migliaia di mascherine di tipo chirurgico, oltre che Ffp2 e Ffp3. Si tratta dei dispositivi di protezione che in queste ultime settimane sono andate a ruba dai fornitori e nelle farmacie. Negli ultimi giorni, lo stesso governatore del Veneto Luca Zaia aveva rivolto un invito al governo per accelerare la consegna di mascherine professionali da fornire agli operatori sanitari in corsia. Per quantificare la richiesta, secondo lo stesso Zaia il fabbisogno giornaliero in Veneto è di 300 mila mascherine Ffp3, 300 mila Ffp2 e 550 mila mascherine chirurgiche. In totale, da Roma al Veneto ne sono arrivate 3.310 del primo tipo, 152 mila del secondo e 682 del terzo. Numeri bassi che testimoniano la difficoltà di reperire, a livello globale, i dispositivi sempre più richiesti a causa della pandemia globale in atto. Ecco perché lo scorso 25 febbraio, nell'ordinanza 639 della protezione civile ("Ulteriori interventi urgenti di protezione civile in relazione all'emergenza relativa al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili"), era stata inserita questa disposizione: «È inoltre fatto divieto di esportare DPI fuori dal territorio nazionale senza previa autorizzazione del Dipartimento della protezione civile». Il sequestro nel **porto** di **Venezia** è quanto del resto capitato ad Ancona, pochi giorni fa. Qui la Guardia di Finanza ha posto sotto sequestro ben 1.840 circuiti respiratori, composti da tubo, pallone, valvola e maschera respiratoria, da utilizzare per i pazienti in condizioni critiche. Finanziere e doganieri marchigiani hanno scoperto l'irregolarità durante un controllo su un camion pronto per imbarcarsi su un traghetto diretto in Grecia; all'interno dell'autoarticolato sono stati scoperti i preziosi componenti per apparecchiature di terapia intensiva. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Spritz e alcolici nel retrobottega sanzionata una barista di Maerne



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia

### Mose, test a Chioggia con mare mosso Il prefetto concede la deroga per i lavori

*Ambiente Venezia: «Vigilare sui rischi per i lavoratori». Il commissario Nunziata: «Dimissioni per ragioni personali»*

Alberto Vitucci / VENEZIA Prove del Mose con mare mosso. Saranno le prime, stasera, a Chioggia, in condizioni meteo non ottimali. Un primo test per capire come si comporta la schiera delle paratoie a Chioggia. Forse la più «facile», nel senso che la bocca di **porto** è la più piccola e meno profonda e le dimensioni delle 18 paratoie sul fondo sono più piccole delle altre. Via libera sofferto al sollevamento, che si farà in orario serale. Il prefetto ha inviato nelle ultime ore le deroghe ai lavori consentiti, su richiesta di imprese e sindacati. Comprendono le lavorazioni per i nuovi impianti del Mose e anche quelli per la riparazione della conca di navigazione di Malamocco. «Chiediamo vigilanza sulle condizioni di sicurezza dei lavoratori», denunciano il comitato No Mose e Ambiente Venezia. E aggiungono polemici: «L'Italia è ferma ma il Mose va avanti, con gli scandali che ha portato fino ad oggi. Pensate a quanti ospedali avremmo potuto costruire con i 5 miliardi e mezzo del Mose». Ma l'ordine è quello di andare avanti. Lo ha scritto la commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz agli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Che nel frattempo sono rimasti in due. L'avvocato Vincenzo Nunziata, nominato il 19 novembre scorso dal prefetto di Roma, si è infatti dimesso. «Ragioni personali», dice, «nessuna polemica con i miei colleghi». Un mistero che adesso dovrà essere svelato. Si dice che Nunziata abbia scoperto di non poter portare a termine il suo compito. O che non sia riuscito a «sbloccare» quello che riteneva fosse bloccato dalla burocrazia. Altri insistono sulle ragioni personali delle sue dimissioni, per una carriera che l'avvocato vuole continuare dentro l'Avvocatura di Stato. Con le sue dimissioni si risparmierebbero adesso almeno 200 mila euro di onorari più alloggi e rimborso spese. Un milione di euro ogni anno viene speso invece per lo staff della commissaria Spitz, che conta adesso di sei persone, tra cui ingegneri, avvocati, un informatico e un addetto stampa. Obiettivo è quello di concludere gli impianti del Mose entro il 30 giugno, per far sì che l'opera sia utilizzabile in caso di emergenza a partire da quella data. E rispettare il cronoprogramma già fissato per collaudare la grande opera entro il 31 dicembre di 2021. Intanto i problemi si accumulano. Uno è quello dei guasti tecnici del Mose, che ancora devono essere riparati, a cominciare dalla conca di navigazione di Malamocco. Troppo piccola per le navi, costata 360 milioni di euro, danneggiata dalla prima mareggiata nel 2015. Poi i finanziamenti per pagare gli stipendi al personale del Consorzio, circa 250 persone tra Consorzio e le aziende Thetis e Comar. «Li troveremo, anche questo mese gli stipendi saranno pagati», dicono al Provveditorato. Per il Consorzio si avvicina la scadenza della concessione, prevista per la fine dell'opera. La gestione del Mose dovrà essere affidata a un'Agenzia. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Mose in funzione, poi stop al Consorzio Venezia Nuova

*Le ipotesi sul futuro: allo Stato gli interventi di salvaguardia*

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Al lavoro per definire la fine del Consorzio Venezia Nuova. E una delle ipotesi allo studio è di lasciare al concessionario unico e ai suoi due amministratori straordinari superstiti solo la conclusione dei lavori per la messa in funzione del **Mose**, mentre il resto degli interventi di salvaguardia tornerebbe da subito in capo allo Stato. Così, mentre nei cantieri alle bocche di porto si continua a lavorare - proprio oggi e domani sono in programma nuovi test di sollevamento a Chioggia - con tutte le difficoltà legate all'emergenza coronavirus, negli uffici del Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto, come in quelli del Commissario straordinario per il **Mose**, si ragiona di scenari futuri e si attendono i risultati della nuova verifica voluta dalla Prefettura di Roma proprio sulle attività del Cvn. L'ULTIMO ATTO Un quadro complesso, che la settimana scorsa aveva visto anche le dimissioni da amministratore straordinario del Cvn di Vincenzo Nunziata, nominato a fine anno per affiancare i due amministratori in sella da anni, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Dimissioni per motivi personali, ma in questi pochi mesi erano state tante le divergenze emerse tra i vecchi amministratori e Nunziata.

Era stata proprio una sua lettera di metà febbraio a spingere il prefetto di Roma a nominare un collegio di verifica ora al lavoro. L'altro giorno, commentando le sue dimissioni, il provveditore Cinzia Zincone era stata positiva. «Potrebbero essere un passo decisivo verso una rivisitazione della concessione». Parole che potrebbero essere lette proprio in riferimento ad un alleggerimento dei compiti del Cvn. Già da qualche tempo Provveditorato e Commissario starebbero lavorando a un nuovo atto aggiuntivo per regolare i rapporti con il concessionario. Sarebbe il settimo e ultimo atto che, nelle intenzioni, potrebbe limitare le attività del Consorzio al solo completamento del sistema di dighe mobili entro il 31-12-2021. Attualmente, sulla carta, entro quella data, dovrebbero essere completate anche tutte le altre opere del sistema **Mose**: Piano Europa, con le compensazioni, dagli interventi all'Arsenale, alla morfologia lagunare, alle altre opere di edilizia alle bocche di porto. Ma se le opere legate alle dighe mobili sono veramente in dirittura d'arrivo, appare poco realistico che il Cvn possa completare anche tutto il resto. Ed ecco che un ultimo atto aggiuntivo potrebbe riportare questi interventi nell'amministrazione diretta del Provveditorato. LA VERIFICA IN CORSO Intanto molta attenzione c'è anche per il lavoro degli esperti nominati dal prefetto di Roma. Non propriamente una commissione d'inchiesta, ma un «collegio interistituzionale di monitoraggio e verifica» sugli «aspetti problematici di gestione del Cvn» segnalati da Nunziata, come si legge nel decreto di nomina. Il collegio ha due mesi di tempo per concludere il suo lavoro, che scadranno a metà aprile. Il coronavirus, però, non ha facilitato il loro lavoro. Il decreto prevede una sola proroga, motivata, di altri due mesi, a questo punto molto probabile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





# PORTO&interporto

Venezia

## 1 , 1 e 7 la cabala del sistema portuale veneto

La migliore difesa è l'attacco recita un antico adagio, oggi attualissimo quando ad adottarlo come strategia per togliere il porto dalle secche in cui si è arenato è il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale Pino Musolino. Un'abile mossa per dare una scossa e rilanciare una vibrante accusa ad un governo che sembra non tenere in considerazione lo stato di incertezza occupazionale per migliaia di lavoratori direttamente o indirettamente coinvolti nelle attività portuali: escavi, traffico crocieristico, ZES ecc. ma soprattutto il dover dare al sistema portuale veneto una propria identità. Questi gli obiettivi perseguiti con due dei più importanti momenti di confronto con un cluster marittimo - trasportistico su tutti i fronti in caduta libera. Il primo round lo si affida ai numeri di quell'indagine di Smart land e del Centro Studi Sintesi della CGIA di Mestre che per rispondere ai vari: Noi non capiamo perché il sistema portuale lagunare coi suoi porti di Venezia e Chioggia stia rischiando il declassamento per l'abbandono di primarie compagnie di navigazione, per la cessazione di agenzie marittime o, peggio, di imprese di spedizione. Dunque, a colpi di slides, nell'affollata sala dell'Heritage Tower di Marghera, bell'esempio di recupero di archeologia industriale nel retro banchina di via dell'Azoto, si illustrano risorse e primati dei due porti, quello di Venezia e quello di Chioggia, mentre nessun accenno viene dato sulle criticità, sui colli di bottiglia, non solo infrastrutturali, che mettono in crisi la portualità veneta. Ovvio direte voi oculati lettori , ma come si fa in questo complesso teorema commissionato da Autorità Portuale, Camera di Commercio e Unioncamere smentire quella rosea dimostrazione che dai postulati deve giungere per forza all'agognata, concordata brillante tesi del teorema porto? Peccato che, a parte le presenze del Sottosegretario alle Finanze, il veneziano Pierpaolo Baretta che, evitando inutili polemiche, assicura sull'attenzione del Governo ai problemi di Venezia, porto compreso, e del deputato Nicola Pellicani, mancassero tutti i deputati eletti nell'area veneta, indispensabile task force per sensibilizzare il Governo. Dall'interessante speech di Pino Musolino che ha anticipato le conclusioni del Sottosegretario, anche la proposta di un'unica gestione tra il sistema portuale veneto e il porto di Ravenna! Ohibò chissà cosa avranno pensato i rappresentanti del porto di Trieste presenti in sala?! Se la tesi di Musolino è quella di proporre ai mercati la portualità lagunare con l'immagine di un grande sistema con portualità diffusa con banchine specializzate e alimentato dal nuovo progetto offshore collegato a terra di Alessandro Santi in contrapposizione all'offshore-on shore di Paolo Costa scollegato dalla terraferma, potrebbe anche andare a pensare oggi di chiedere a Ravenna e/o anche a Trieste e perché no alla stessa Venezia di rinunciare a qualche kg di merce per cederlo a porti comunque concorrenti, di questi tempi di magra in cui l'unico elemento discriminante nell'acquisizione del lavoro è il ribasso tariffario, mi sembra veramente un'utopia. Ma in questo mondo, leggendo i titoli dei quotidiani locali del giorno dopo c'è anche chi vive di sogni, di illusioni e di speranze. Ne citiamo alcuni: Porto, realtà polifunzionale Musolino chiama' Ravenna; Porto, atto d'accusa al Governo; Governo sotto attacco sul Porto; L'orgoglio di essere un grande terminal Primi per le crociere, settimi nel settore; Porto, pressing sul governo - Promessi scavi e Comitatore . Uno, uno, sette sono i numeri indicati dal simpaticissimo Musolino, stavolta però in attesa di concrete strategie di rilancio, da giocare al lotto, numeri che vogliono rappresentare che il terminal VTP è come home port primo nelle crociere, il porto fluviomarittimo di Chioggia primo nella pesca e il 7 rappresenta la posizione del sistema lagunare tra gli altri italiani. Ma mentre il colorato flash mob di protesta organizzato dai



sindacati ai piedi dell'Heritage tower ha urlato che senza indugi si passi dalle tante parole ai fatti, l'attesa, un po' per tutti, è stata



## PORTO&interporto

### Venezia

---

breve quando, a qualche giorno di distanza, un secondo partecipato flashmob galleggiante con decine di mezzi nella darsena della Marittima e il successivo partecipatissimo talkshow, stavolta il secondo round nella grande sala dell'attiguo centro congressi della Venezia Terminal Passeggeri, ha registrato la presenza oltre che di un folto pubblico, quella dei massimi rappresentanti del cluster marittimo e, tra gli altri, dei vertici di Fedespediti, Confetra triveneto, Federagenti, associazioni di categorie, sindacati, Camera di Commercio, comune di Venezia con Sindaco e assessore, Capitaneria di Porto, associazione industriale, esperti ecc. ecc. Un bel parterre per tentare, con la firma di un manifesto di esorcizzare la crisi latente, oggi ancor più pesante per il corona virus che sta già portando anche a Venezia come ha recentemente affermato lo stesso Musolino - ad una considerevole diminuzione dei traffici. Una bella e concreta sintesi di questo plateale tentativo mirato a sostenere la sopravvivenza dei due porti veneti mirabilmente e principalmente organizzato da Federagenti nella persona del suo vicepresidente Alessandro Santi in stretta collaborazione con l'Adsp e altri soggetti, la si legge in un volantino sindacale di FILT CGIL-FIT CISL-UILT UIL e lavoratori portuali il quale senza tante chiacchiere a nome di oltre 20.000 lavoratori rivendicano prioritariamente l'escavo dei canali di grande navigazione a quota di progetto; l'accurata analisi del costo dei servizi tecnico-nautici, una verifica alle agevolazioni che regioni limitrofe al Veneto concedono al trasporto ferroviario e infine, ma non ultimo dopo il problema delle grandi navi e del traffico crocieristico, si auspica chiarezza sul rilascio delle concessioni in scadenza dei terminali allo scopo di agevolare gli eventuali investimenti garantiti da adeguati tempi di scadenza propri delle concessioni. Ma, come detto, se impegnativi convegni e affollati flashmob dovrebbero attirare l'attenzione di chi dovrebbe decidere, in questo contesto mancano concrete strategie e terapie per una situazione che per certi aspetti sta diventando drammatica - come afferma il sindacato - soprattutto sul livello occupazionale. Riteniamo concluso il tempo di convegni, flashmob e di associazioni locali e nazionali che ancora chiedono confronti sul tema delle grandi navi. Oggi ci si deve rendere conto che qualcosa nell'ingranaggio non gira a dovere e che certamente non si può continuare ad applaudire chi con la cabala dell'1, 1, 7 o ipotizzando alleanze sistemiche con porti concorrenti chiede credibilità ai mercati internazionali. Quindi se come in più occasioni il sindaco Brugnaro afferma che il Corona virus potrebbe rappresentare per la Città e l'economia del suo hinterland un importante momento per ripartire un invito va fatto a tutta la comunità portuale: facciamoci tutti, dai privati agli enti pubblici, una bella introspezione per verificare con lealtà e grande umiltà dove stia realmente il busillis prima che del porto, per i suoi tanti colli di bottiglia sia dichiarato il suo naufragio a favore di altri malcelati interessi. Solo così si potrebbe spiegare la lunga latitanza di chi non vuol o non può decidere per il futuro della portualità lagunare. Massimo Bernardo

## Vecon attiva un fast track delivery' per le merci strategiche

Vecon, il terminal container del Gruppo Psa a Marghera, con il supporto delle associazioni locali di spedizionieri, agenti marittimi, spedizionieri doganali, trasportatori e con il patrocinio della **AdsP** Mar Adriatico Settentrionale, si è attivata per identificare spiega in una nota una corsia preferenziale per le merci strategiche al fine di assicurarne una loro rapida consegna, separandole da quelle bloccate e in progressivo futuro accumulo nei piazzali, conseguente al fermo dei settori industriali imposto dal DcPM del 22 marzo scorso. L'amministratore delegato di Psa Venice Vecon, Alessandro Becce, afferma che in tutte le crisi si nascondono minacce e opportunità. L'emergenza in cui stiamo vivendo sta facendo emergere l'esigenza di rivedere non solo le nostre abitudini sociali, ma anche la necessità di cambiare alcune modalità di gestione del business per supportare la catena logistica in questo momento di estrema difficoltà per il Paese. In anticipo rispetto all'attivazione della procedura, prevista dal 30 marzo, già 60 contenitori con elevata probabilità di ritiro sono stati identificati prima dello sbarco sulla prossima nave e questo, sottolineano dal terminal di Psa, conferma l'importanza del gioco di squadra e della collaborazione degli attori coinvolti sottolineano.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are logos for SHIPPING ITALY.IT, AL FERMANI, and P&I purists since 1959. Below the logos is the text 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' and the name 'Nicola Capozzi - Direttore Responsabile'. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. The main article is titled 'Vecon attiva un fast track delivery' per le merci strategiche' and features a photo of a port terminal with cranes and containers. To the right of the article are logos for confetra and ASSARMATORI.

Vecon, il terminal container del Gruppo Psa a Marghera, con il supporto delle associazioni locali di spedizionieri, agenti marittimi, spedizionieri doganali, trasportatori e con il patrocinio della AdsP Mar Adriatico Settentrionale, si è attivata "per identificare - spiega in una nota - una corsia preferenziale per le merci strategiche al fine di assicurarne una loro rapida consegna, separandole da quelle bloccate e in progressivo futuro accumulo nei piazzali, conseguente al fermo dei settori industriali imposto dal DcPM del 22 marzo scorso".

## Proseguono gli imbarchi break bulk a Marghera e Marina di Carrara

Nonostante la produzione industriale non essenziale' da giovedì 26 marzo in Italia si sia fermata, in alcuni porti si assiste ancora ad alcune spedizioni break bulk di impianti o macchinari costruiti prima dello stop imposto dal Governo. A Marghera, ad esempio, una nave di Sal Heavy Lift ha appena imbarcato un impianto (tecnicamente chiamato Riser Pull In System) realizzato dalla società F.Ili Righini su commissione di TechnipFMC UK e destinato a essere installato sulla unità Fpso Energean Power. Il carico sollevato dalla banchina e imbarcato sulla nave Frauke aveva un peso di 260 tonnellate ed è stato completato con successo. Grande soddisfazione è stata espressa dalle varie aziende coinvolte (Sal, F.Ili Righini ed Energean) per il delicato momento per l'Italia in cui questo lavoro è stato condotto. La nave nel frattempo è già partita con destinazione Singapore. Nei giorni scorsi anche a Marina di Carrara la società Mdc Terminal del Gruppo Dario Perioli ha imbarcato diversi impianti fuori sagoma' del peso unitario di 100 tonnellate ciascuno su navi di Cnan Med dirette in Algeria.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are social media icons for Facebook, LinkedIn, and Twitter. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo, the name 'GIULIO FERRARI', and the tagline 'P&I purists since 1959'. Below this, it states 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' and lists the director 'Nicola Caputo - Direttore Responsabile'. A navigation menu includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. The main content area displays the article title 'Proseguono gli imbarchi break bulk a Marghera e Marina di Carrara' with a sub-image of a port facility. To the right, there are logos for 'confetra' (Associazione Nazionale dei Trasporti e della Logistica) and 'ASSARMATORI'. The article text is partially visible, matching the main text on the left.

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### «L' inferno di noi medici a bordo della Luminosa»

Walter Cataldi, ex primario a Pietra Ligure, è appena sbarcato dalla Costa e ora si trova in quarantena a Boissano

Silvia Andreetto Walter Cataldi, ex primario del Pronto soccorso del Santa Corona di Pietra Ligure, in pensione, da quattro anni è medico sulle navi da crociera Costa. Era partito lo scorso novembre con la Costa Pacifica per la lunga stagione brasiliana che si è conclusa lo scorso 20 marzo con l' arrivo a Genova. È in quarantena nella sua casa di Boissano dallo scorso venerdì 27 marzo, dopo essere sbarcato dalla Costa Luminosa. Vi era salito come volontario, una settimana prima per aiutare i colleghi, stremati per i ritmi incalzanti dovuti ai tanti pazienti affetti dal virus. Ma se i cinque mesi bordo di una nave sono faticosi, questa volta, per Cataldi è stata dura affrontare un viaggio di ritorno e una traversata atlantica con l' incubo del coronavirus con i numerosi rifiuti a entrare in **porto**, inizia ti già in Brasile e proseguiti a Capo Verde, alle Canarie e in Spagna. Solo a Marsiglia le è stato consentito un rapido attracco per fare rifornimento prima dello sbarco a Genova. «Sulla Pacifica, nonostante abbiamo imbarcato gente da ogni parte del mondo, compresa una comitiva di Bergamo - racconta Cataldi - non abbiamo avuto casi gravi. È stata dura riuscire a governare le ansie e le paure dei passeggeri che pretendono di divertirsi e non accettano con facilità eventuali cambiamenti. Ma il fatto che già negli ultimi due porti del Brasile non ci facessero attraccare, ha creato scompiglio. E quando bisogna affrontare nove giorni di traversata atlantica, da soli, con poche possibilità di comunicare e con scarse informazioni su quanto sta accadendo, l' ansia è via via aumentata». «Sulla Luminosa ho trovato l' inferno - racconta - I colleghi erano stremati per i tanti contagiati. Ora sono in quarantena ma sto bene e se me lo consentissero, potrei aiutare altri medici in affanno. I dottori e gli infermieri che, ora sono dipinti come eroi, fanno il loro mestiere. I veri eroi sono i commercianti e gli stagionali e chi fa lavori di fortuna, che non sa neppure come mangiare». -



# Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

## Completati gli sbarchi dei marittimi positivi

Si è finalmente conclusa la vicenda legata a Costa Luminosa. Sono terminati tutti gli sbarchi previsti: anche i 49 marittimi, positivi al coronavirus, hanno lasciato la nave e sono stati accompagnati in apposita struttura sanitaria in Toscana. A bordo prenderà il via l'attività di sanificazione. Luminosa resterà in porto a Savona sino a quando sarà possibile riprendere il regolare transito delle crociere. Ieri intanto è deceduto il terzo crocierista (olandese) sbarcato.

**Albergo coronavirus**  
La nave

**«L'inferno di noi medici a bordo della Luminosa»**  
Water Data.it, in primizia a Piersi Ligore, è esplosa scrosciata dalla Costa e così trova in quarantena a Borsano

**Completati gli sbarchi dei marittimi positivi**  
49 marittimi positivi al coronavirus sono stati sbarcati dalla Costa Luminosa e accompagnati in una struttura sanitaria in Toscana. A bordo della nave si è iniziata l'attività di sanificazione. Luminosa resterà in porto a Savona sino a quando sarà possibile riprendere il regolare transito delle crociere.

**«Vendite rallentate ma c'è un boom dell'enigmistica»**  
Il settore delle enigmistiche ha visto un boom di vendite durante la crisi del coronavirus. I venditori di enigmi hanno registrato un aumento delle vendite, soprattutto online.

la situazione della flotta costa

## Luminosa a Savona con 120 marittimi Diadema a Piombino

E' ancora alla banchina 7 del porto di Savona la Costa Luminosa arrivata in città una decina di giorni fa. A bordo restano 120 membri dell' equipaggio che, una volta completate le operazioni di sanificazione della nave dovrebbero dirigersi verso un altro porto. Si è intanto completata l' operazione del trasferimento dei 49 marittimi che erano risultati positivi al Covid-19 e asintomatici. Sono ospitati al Country Hotel Demidoff di Pratolino, sopra Firenze, dove resteranno in quarantena. Inizialmente i 49 componenti dell' equipaggio positivi al coronavirus avrebbero dovuto essere trasferiti in una struttura alberghiera nei pressi di Milano, ipotesi poi scarta vista la situazione in cui si trova la Lombardia, poi si era parlato di Pisa e infine è stata scelta l' opzione di Firenze. Per la nave si deve fare la sanificazione e dovrà poi lasciare il porto di Savona ma non è ancora stata trovata una destinazione e non c' è neppure una data per la partenza. E' invece attraccata ieri pomeriggio a Piombino la Costa Diadema, con circa 1.200 membri di equipaggio. Dopo che non aveva ricevuto il benestare per attraccare nel porto di Goia Tauro ed essere rimasta in sosta davanti a quello di Civitavecchia è stata accolta dal porto Toscano dove si procederà agli sbarchi protetti, partendo dalla ventina di persone che sono sospettate di essere positive al coronavirus. Si dovrebbe risolvere in queste ore anche il caso della Costa Magica e Costa Pacifica attualmente davanti al porto di Miami. La Costa Magica ha a bordo 900 membri di equipaggio, 130 italiani, tra cui un trentenne del Ponente savonese oltre ad altri del Genovese. La nave, dopo giorni di fermo al largo delle coste della Martinica, si era diretta verso la Guadalupa, e poi verso Cuba che però hanno rifiutato lo sbarco. Da quattro giorni la Magica è ancorata di fronte al porto di Miami insieme alla Costa Favolosa che ha circa un migliaio di persone di equipaggio a bordo. Costa sta lavorando ad una soluzione per fare lo sbarco in sicurezza dei due equipaggi e trasferirli con voli charter ai Paesi di provenienza. E. R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA





LE DIRETTIVE DI APM E FORSHIP

Misure preventive per tenere aperti i terminal di Vado

Un comitato di crisi interno con il supporto del medico competente. L'attività del Reefer Terminal e Container Terminal al porto di Vado Ligure prosegue regolarmente nonostante le difficoltà relative all'emergenza sanitaria che perdura da oltre un mese. «L'operatività di Vado Gateway - fanno sapere dal porto vadese - è possibile solamente nel rispetto di tutte le misure necessarie a tutela della salute dei lavoratori impegnati all'interno dell'infrastruttura portuale». Tra le principali misure precauzionali prontamente adottate, in ottemperanza a quanto stabilito dai decreti ministeriali ad oggi emessi, rientrano la condivisione con tutto il personale di un decalogo delle misure di prevenzione e dei comportamenti da adottare per ridurre al minimo il rischio di contagio; ma anche il rafforzamento della sanificazione delle postazioni e delle aree di lavoro. Prevista e attuata poi la separazione dei dipartimenti aziendali e dei turni per ridurre il più possibile i contatti tra le persone; quindi l'azzeramento delle attività fuori sede e/o delle visite di terzi e l'attivazione della modalità di smart working per le funzioni e i ruoli autorizzati. Attualmente circa il 90% degli impiegati sta utilizzando le tecnologie per continuare a lavorare. APM Terminals Vado Ligure ha inoltre attivato gratuitamente per tutti i propri dipendenti una copertura assicurativa che possa supportarli nell'eventuale sfortunata circostanza di positività al Covid-19, a dimostrazione dell'attenzione della società nei confronti delle proprie maestranze. Anche al terminal Forship (Corsica Ferries) è stato attivato lo smart working per tutto il personale: circa 35 persone possono già lavorare da casa e anche le conferenze video sono ormai giornaliere per alcuni team, via Skype e Teams tra Savona, Genova, Francia, Germania e Svizzera. «Sono sistemi che al momento funzionano bene», spiega il direttore commerciale Raoul Zanelli Bono. G.B. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Pienamente operativi i terminal di Vado

*Nonostante le difficoltà regolare il lavoro al Reefer e al terminal container*

VADO LIGURE Pienamente operativi i terminal di Vado anche a seguito delle ultime misure restrittive emanate dal governo italiano relative al contenimento ed al contrasto del diffondersi del virus Covid-19 sull'intero territorio nazionale. L'operatività delle due infrastrutture logistiche di Vado Ligure (Reefer Terminal e Container Terminal) prosegue regolarmente, nonostante le non poche difficoltà derivanti dalla situazione contingente. A seguito del sorgere dell'emergenza sanitaria, la società ha immediatamente istituito un comitato di crisi interno che, con il supporto del medico competente e sulla base di quanto stabilito dai contenuti dei Dpcm emessi e delle situazioni che ogni giorno si presentano in azienda, ha il compito di monitorare costantemente la situazione. L'operatività di Vado Gateway è possibile solamente nel rispetto di tutte le misure necessarie a tutela della salute dei lavoratori impegnati all'interno dell'infrastruttura portuale.



L' intervista

**Paolo Signorini 'Sì alla Via della Seta ma con nuove idee'**

di Massimo Minella E chi mai avrebbe potuto immaginare un anno così, l'ultimo del suo (primo) mandato? Paolo Signorini è in ufficio, al primo piano di un Palazzo San Giorgio ormai quasi per intero in smart working. Il presidente dell' **authority** ha scelto invece di "sdoppiarsi", se possibile: presidio dell' ente con conference call e dialoghi a distanza e il resto del lavoro a casa. Sul suo pc le mail corrono veloci, l'ultima annuncia il blocco dei traghetti Tirrenia dalla serata, per il sequestro dei conti della compagnia. Un attimo prima erano arrivati gli aggiornamenti sui traffici dello scalo genovese, che archivia ufficialmente un primo bimestre dell' anno positivo ed è arrivato ormai al giro di boa del secondo bimestre, questa volta pesantissimo. **Di che numeri stiamo parlando, presidente Signorini?** «I primi due mesi dell' anno vanno ufficialmente in archivio con il segno positivo: più 0,6%. E questo già con le avvisaglie cinesi. Bene i contenitori e le merci in generale, da record i passeggeri, più 14% traghetti, più 32% le crociere. A leggerli adesso, questi numeri, fanno ancora più impressione». **E ora, invece, che cosa ci aspetta, ha già delle previsioni su marzo ormai concluso e su aprile?** «Dunque, su marzo il calo stimato dei traffici sarà del 20-30%, ad aprile sarà probabilmente ancor più marcato. Ci potranno anche essere dei dati in controtendenza, per approvvigionamenti di scorte o situazioni congiunturali, ma incorporeremo nel secondo bimestre dell' anno tutte le difficoltà che si stanno producendo». **Presidente, secondo lei ha ancora senso oggi parlare di Via della Seta? Non c'è stata un' enfasi collettiva su questo progetto su cui invece adesso dovremmo tornare a riflettere?** «Eh, bella domanda. Le rispondo di sì, ha sempre senso se guardo ai fondamentali di un' economia mondiale in cui l' Asia resterà il primo mercato sia dal punto di vista demografico, sia da quello dell' alfabetizzazione delle economie asiatiche. Siamo di fronte a dinamiche difficilmente reversibili». Però? «Ecco, però quello che è successo ci induce ad agire spingendo sul multilateralismo e rafforzando a livello mondiale le sedi in cui operare. Quello che è accaduto è davvero un qualcosa di inimmaginabile, ma è chiaro che qualcosa non ha funzionato. Dobbiamo prenderne coscienza tutti quanti e agire di conseguenza». **E quindi, come dobbiamo muoverci in futuro, dal punto di vista delle dinamiche commerciali e delle relazioni? Il porto anche da questo punto di vista può essere il capofila di un nuovo modello di sviluppo?** «Sì, può esserlo. Forse a mio avviso la principale strategia da adottare è quella della diversificazione, perché riduce i rischi che possono arrivare da scelte singole. Più sono i soggetti con cui si dialoga, meno sono i rischi». **E Genova, da questo punto di vista, è attrezzata o non ha nel tempo spostato sempre più il baricentro**



## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

verso Oriente? «Il rapporto con l' Asia è molto forte, non c' è dubbio, ma se guardiamo a quel multilaterismo a cui facevo riferimento prima, allora le rispondo di sì, siamo attrezzati per affrontare questo nuovo scenario, grazie a un buon equilibrio costruito nel tempo e che ci porta a coltivare relazioni con cinquecento soggetti differenti a livello globale. La verità però è mai come adesso dobbiamo vedere quello che accadrà alla fine dell' emergenza in chiave europea. È l' Europa la risposta, è la sua capacità di giocare unita a determinarne il successo». Giusto guardare al futuro, ma l' attenzione non può non essere rivolta al presente. **L' emergenza è sempre fortissima e c' è chi invita in una fase come questa, anche per garantire la prioritaria tutela della salute delle persone, a fermare tutto. Che ne pensa?** «Sì, il dibattito oggi è: fermare tutto o tenere i motori accesi? Ho la sensazione che a volte siano forti le pressioni per far prevalere la prima ipotesi. Io dico che il porto di Genova non può e non deve fermarsi, perché è funzionale al Paese, come minimo. È vero però che tutti quanti, istituzioni, imprese, sindacati, lavoratori, devono fare un grande sforzo per salvaguardare un' operatività ridotta. La tutela della salute è prioritaria, ma dobbiamo in ogni modo garantire i motori accesi, pur con una velocità ridotta. Direi che questo modo di agire sarebbe meritevole». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## **Coronavirus, nave ospedale di Genova pronta a ricevere altri 25 pazienti**

*I pazienti inizieranno ad arrivare dalla fine della settimana fino a far salire il numero complessivo a 50*

Dopo una settimana di operatività, la nave ospedale Gnv ormeggiata nel porto di Genova si prepara a ospitare nuovi pazienti, in aggiunta ai 26 già presenti a bordo. Lo ha comunicato l'assessore regionale alla Protezione civile di Regione Liguria Giacomo Giampedrone, a margine delle operazioni di sbarco di una prima parte dell'equipaggio di Msc Splendida. «Abbiamo già iniziato i lavori per l'allestimento del secondo modulo che ospiterà altre 25 persone - spiega l'assessore - I pazienti inizieranno ad arrivare dalla fine della settimana fino a far salire il numero complessivo a 50. Quella appena iniziata sarà una settimana importante anche per comprendere la tendenza rispetto alla linea epidemiologica del virus. Pertanto la nave, che può ospitare fino a 350 pazienti, sarà determinante». Operativa dal 19 marzo, la nave ospedale è stata consegnata dalla compagnia di navigazione Gnv a Regione Liguria che l'ha trasformata in una struttura attrezzata per fornire assistenza ai pazienti affetti da Covid-19 e alle persone in fase di dimissione ospedaliera che devono trascorrere un periodo in strutture controllate prima di rientrare nelle proprie abitazioni.



## Maxi requisizione delle Dogane al terminal Psa Genova Prà

Saranno destinati agli ospedali liguri, e in particolare alle Unità di terapia intensiva dove sono ricoverati i pazienti Covid-19 in condizioni più gravi, i circa 50mila dispositivi medici per la terapia intensiva respiratoria oggetto di una maxi requisizione da parte dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Genova sulla base delle normative vigenti per l'emergenza Coronavirus. Il carico, individuato al terminal Psa di Genova Prà, è composto da 53 bancali di materiale, suddiviso in 3.869 cartoni contenenti 49.585 pezzi proveniva da un'azienda emiliana ed era destinato in Australia. 'Vanno i nostri complimenti e la nostra gratitudine all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - che, in questa emergenza, sta svolgendo e ha svolto un lavoro straordinario al fianco della Protezione civile e del nostro sistema sanitario. Non appena individuato il carico e avuto il via libera alla requisizione da parte del Commissario straordinario Arcuri, possiamo consegnare celermente il materiale, quanto mai prezioso, ai reparti di terapia intensiva dei nostri ospedali, attraverso la nostra instancabile Protezione civile. Il Direttore Interregionale Liguria Piemonte Valle d'Aosta dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Andrea Zucchini, aggiunge: 'Il carico è stato individuato dai nostri funzionari sulla base della analisi dei rischi che effettuano quotidianamente, in questo contesto critico focalizzata in modo particolare sulle movimentazioni in import/export di materiale sanitario utile a contrastare l'emergenza Coronavirus. Le disposizioni normative nazionali e dell'Unione Europea recentemente entrate in vigore - prosegue hanno stabilito il divieto di esportazione di strumenti e apparecchi sanitari, dispositivi medici e dispositivi di protezione individuale (Dpi) e la possibilità di requisire, su ordine del Commissario straordinario, tali beni che possono essere essenziali per far fronte alla pandemia in atto. Il materiale che si tentava di esportare eludendo il divieto è stato fermato al terminal Psa di Genova Prà, e all'esito della procedura attivata secondo le indicazioni del direttore dell'Agenzia delle Dogane Marcello Minenna si è conclusa con l'emissione di un decreto di requisizione dell'intera partita di merce da parte dell'Ufficio delle dogane di Genova 2, che sta provvedendo all'immediata consegna alla Protezione civile della Liguria'.

Shipping Italy.it logo and navigation menu: HOME, PORTI, SPEDIZIONI, CARICHI, INTERVISTE, POLITICHE ASSOCIAZIONI, NEWS. Search bar and social media icons (Facebook, Twitter, LinkedIn) are also present.

Article title: **Maxi requisizione delle Dogane al terminal Psa Genova Prà**

Image description: A photograph showing a large warehouse or terminal area filled with numerous stacked boxes and pallets, representing the seized cargo.

Logos: shippingitaly.it, confetra (Comitato Nazionale per il Trasporto e la Logistica), ASSARMATORI.

Saranno destinati agli ospedali liguri, o in particolare alle Unità di terapia intensiva dove sono ricoverati i pazienti Covid-19 in condizioni più gravi, i circa 50mila dispositivi medici per la terapia intensiva respiratoria oggetto di una maxi requisizione da parte dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli di Genova sulla base delle normative vigenti per l'emergenza Coronavirus.

Il carico, individuato al terminal Psa di Genova Prà, è composto da 53 bancali di materiale, suddiviso in 3.869 cartoni contenenti 49.585 pezzi proveniva da un'azienda emiliana ed era destinato in Australia.

'Vanno i nostri complimenti e la nostra gratitudine all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - che, in questa emergenza, sta svolgendo e ha svolto un lavoro straordinario al fianco della Protezione civile e del nostro sistema

## 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.

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Il no alla Diadema scatena la bufera sul web

*Accuse e polemiche in rete dopo la decisione di Peracchini di vietare lo scalo della nave Costa in porto alla Spezia*

Sondra Coggio / LA SPEZIA Non cessa la polemica, sul diniego opposto alla Costa Diadema, da parte del Comune della Spezia. Un video appello dell'equipaggio, che chiedeva aiuto, ed uno del sindaco di Piombino, che l'ha raccolto, hanno riaperto il caso. Più di mille i commenti sotto i due post di Pierluigi Peracchini, sul "no" alla nave. Molti hanno elogiato il sindaco, chiedendogli di «difendere gli spezzini dal virus con ogni mezzo». Molti si sono rammaricati, invece. Soprattutto la gente PARROCCHIA DI GAGGIOLA di mare, che ha trovato «triste che Spezia, città del premio Exodus, non abbia trovato posto per dei fratelli connazionali». La piazza virtuale si è confermata un ring. Ci sono state spiacevoli tensioni, fra chi - vicino alle famiglie o addirittura familiare di qualche ragazzo a bordo - si è dichiarato offeso per i ripetuti inviti a «andare lui ad aiutare i medici in difficoltà», anziché chiedere una «accoglienza impossibile». Sono emerse due correnti di pensiero. Da una parte chi ripeteva che «se aiutiamo gli altri e poi noi ci ammaliamo, non possiamo curarci tutti». Dall'altra, chi chiedeva al sindaco di farli attraccare: «C'è mio nipote. I genitori stanno soffrendo...». Una giovane donna ha

individuato in chi chiedeva di concedere lo scalo «i soliti figli dei fiori storditi da anni di canne». Un'altra invece ha scritto che «ci aiutano da Cuba, dalla Cina e dall'Albania, ma noi a Spezia innalziamo muri». Per qualcuno, il sindaco s'è confermato «uomo di cuore». Per altri, «stavolta ha cannato di brutto». A fronte di chi ha parlato di «decisione saggia», c'è stato chi ha scritto che da oggi al «È stato emozionante sentire le urla di gioia. Piombino ha risolto una criticità, una vergognosa offesa alla dignità di 1255 persone». Così ieri il sindaco di centro destra Francesco Ferrari all'arrivo della Diadema. I possibili casi di Covid 19 sono venti. Se qualcuno necessiterà di ricovero, andrà negli ospedali nazionali, senza contatti con la città. La Spezia sarà «una vergogna cantare l'inno nazionale e poi cacciare dei connazionali». Di fronte a chi elogiava il «gesto intelligente» del sindaco, qualcuno ha sfoderato l'ironia: «Giusto. Proporrò di affondarli». In termini politici, poi, si sono registrati veri e propri duelli. Come quello fra Massimo Baldino Caratozzolo ed Antonio Pietro Cimino. «Il sindaco - ha detto il consigliere Pd - ha costruito una goffa manovra demagogica per accaparrarsi il favore delle folle disinformate. Una speculazione politica. La Diadema voleva uno scalo tecnico, niente a che vedere con la salute degli spezzini. Solo propaganda, sulla pelle dei lavoratori del mare». Per il consigliere schierato col sindaco, invece, Peracchini non si è fidato della sola richiesta di scalo, perché «nessuno dei "compagni" ha voluto assicurarlo su cosa sarebbe accaduto una volta attraccata la nave». «Il ministro Pd - accusa - non ha chiamato Peracchini per assicurarlo, come ha fatto invece con il sindaco di Piombino. Se gli avesse telefonato, oggi saremmo a raccontarci un'altra storia». - Sondra Coggio / LA SPEZIA Il campione di nuoto Andrea Bianchi è ingegnere. Si è laureato a distanza, dialogando via internet con i suoi insegnanti, sotto lo sguardo della sorella Giulia, della mamma Nadia e del papà Roberto. Dal podio alla corona d'alloro, nel salotto di casa, con la torta e la coroncina sul capo, per festeggiare. Il coronavirus non ha fermato il neo laureato, abituato





## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

### La Spezia

---

alla ribalta, fino a oggi, per i suoi successi sportivi. Ingegneria meccanica, progettazione e macchinistica. Andrea ha da poco lasciato il nuoto a livello agonistico. È già al lavoro, presso Asg. «Avrebbe meritato una mega festa - confida mamma Nadia - per tutto l'impegno che ha dimostrato, nel conciliare lo sport e lo studio. Tantissimi sacrifici. Però è stato bellissimo lo stesso». La tecnologia ha consentito al brillante atleta spezzino di discutere la tesi, con soddisfazione. C'è stata poi la festa via Skype, in collegamento con gli amici più cari e con i nonni. «Tutti uniti in un bellissimo brindisi virtuale». Sarà sicuramente un'esperienza da raccontare, sottolinea la famiglia, giustamente fiera del successo di Andrea «Nonostante la situazione - riconosce la sorella Giulia - Andrea ha raggiunto un altro traguardo. Un esempio di tenacia, perseveranza e forza di volontà. Un ingegnere in casa Whites». Nato nel 1994, tesserato sia con la Marina Militare che con la Rari Nantes Spezia, Andrea ha vinto tutto quello che poteva vincere, dalla Coppa Byron alla storica Capri Napoli, alla Coppa Len, oltre ad ottenere risultati eccellenti agli europei e in nazionale. -

### Caso Diadema, scoppia una feroce polemica

*Giorgio Bucchioni stigmatizza la scelta del sindaco Peracchini di non far attraccare la nave: «Ipocrita chiedere alle imprese di impegnarsi»*

LA SPEZIA La mancata assistenza alla Costa Diadema scatena feroci polemiche. La decisione del sindaco Pierluigi Peracchini, arrivato ad annunciare un'ordinanza per impedire l'arrivo dell'ammiraglia nel golfo proprio mentre a Genova il confronto tra Regione, Protezione civile, Capitaneria e ministero stava portando all'individuazione di un altro scalo (quello di Piombino), ha generato una ridda di attacchi. La Diadema avrebbe dovuto operare una sosta per fare bunkeraggio e ricoverare una persona affetta da Covid, ma il sindaco, nell'annunciare il provvedimento, aveva sottolineato come «il nostro sistema sanitario è già saturo di lavoro, e non possiamo permetterci di mandarlo al collasso ospitando nuovi casi di eccezionale provenienza. Sono in costante coordinamento con Prefettura e gli organi competenti per impedire alla nave di arrivare nel nostro porto e invito Costa Crociere a non attraccare alla Spezia». Un messaggio che non è piaciuto a molti, a partire dal presidente dell'associazione degli agenti marittimi della Spezia, Giorgio Bucchioni, che senza mezzi termini parla di «amarezza» e «vergogna», e stigmatizza la «brutta giornata per il porto. È stata negata a una nave da Crociera di bandiera italiana la possibilità di una sosta operativa in rada, neppure a banchina, per effettuare il rifornimento di carburante. Mi sfugge il fondamento giuridico e potestativo dell'ordinanza del sindaco. Purtroppo - spiega Bucchioni - questo Coronavirus oltre a dimostrare la fragilità della condizione umana, sta dimostrando la fragilità del nostro impianto istituzionale che manifesta, tra i molti, almeno due fenomeni che mi paiono pericolosi: da un lato il diffondersi della paura delle istituzioni che, se comprensibile e persino legittima nelle persone è inaccettabile nelle istituzioni che sono tenute ad operare sulla base di competenze, procedure e rispetto delle norme; dall'altro il radicarsi di una conflittualità sostanziale e mediatica tra i vari livelli, alimentata spesso dalle diverse appartenenza partitiche che prevale sul merito dei problemi. In molti pensano che l'attuale pandemia farà ripensare non solo i rapporti sociali e interpersonali ma anche l'impianto istituzionale che sta manifestando i suoi limiti». Secondo Bucchioni il respingimento della Costa Diadema, il cui armatore è uno dei principali operatori sul porto spezzino, «contraddice il ruolo stesso di città portuale, di una città che si vanta di essere il porto di Exodus, di una città che ha appena ringraziato pubblicamente questo armatore per il supporto dato alla sanità cittadina. Evito di sottolineare come sia pericoloso e ipocrita chiedere alle imprese di impegnarsi con enormi risorse nel nostro porto se i comportamenti sono questi». La vicenda ha toccato anche le corde politiche della città, con Rifondazione: «Riteniamo immorale il comportamento del sindaco. Una prova muscolare fuori luogo. Peracchini pensi a chiarire la situazione dell'Asl 5 e della Regione Liguria in merito alla gestione dell'emergenza».



## Città della Spezia

### La Spezia

### Costa Diadema, Bucchioni: "Amarezza e vergogna"

*Il presidente degli agenti marittimi: "Il respingimento della nave contraddice il nostro ruolo di città portuale".*

La Spezia - "Una brutta giornata per il porto della Spezia quella di ieri domenica 29 marzo 2020". Netto il giudizio di Giorgio Bucchioni, presidente dell' Associazione agenti marittimi della Spezia, ex presidente dell' **Autorità portuale** spezzina nonché già guida della locale Confindustria. Il tema ( QUESTO ) è presto detto, lo illustra lo stesso Bucchino: "E' stata infatti negata ad una nave da Crociera di bandiera italiana, la Costa Diadema, la possibilità di una sosta operativa in rada (neppure a banchina) per effettuare il rifornimento di carburante (bunker). Dal comunicato stampa rilasciato dal sindaco della Spezia pare evincersi che la decisione del respingimento sia stata sollecitata dal sindaco stesso che aveva anche anticipato la firma di una propria ordinanza in tal senso e di cui mi sfugge il fondamento giuridico e potestativo su base ordinamentale". "Purtroppo questo Coronavirus - continua Bucchioni - oltre a dimostrare la fragilità della condizione umana, sta anche dimostrando la fragilità del nostro impianto istituzionale che manifesta ,tra i molti, almeno due fenomeni che mi paiono pericolosi: da un lato il diffondersi della paura delle istituzioni che, se comprensibile e persino legittima nelle persone è inaccettabile nelle istituzioni che sono tenute ad operare sulla base di competenze, procedure e rispetto delle norme; dall' altro il radicarsi di una conflittualità sostanziale e mediatica tra i vari livelli , alimentata spesso dalle diverse appartenenza partitiche che prevale sul merito dei problemi pur esistenti. Governo nazionale contro Unione Europea e Regioni; Regioni contro Governo nazionale e Comuni; Comuni contro Regioni e Governo nazionale in un tentativo di spostare l' attenzione dell' opinione pubblica alle carenze altrui". Il presidente degli agenti marittimi rileva che "in molti pensano che l' attuale pandemia farà ripensare non solo i rapporti sociali ed interpersonali ma anche l' impianto istituzionale che sta manifestando i suoi limiti con evidente drammaticità. Il respingimento della nave Costa Diadema, il cui armatore è uno dei principali operatori sul porto spezzino, contraddice il ruolo stesso di città **portuale**, di una città che si vanta di essere il porto di Exodus, di una città che ha appena ringraziato pubblicamente questo armatore per il supporto dato alla sanità cittadina e che fa parte di uno Stato, l' Italia, che sta ricevendo aiuti da Usa, Russia, Cina, Cuba, Albania, Germania per citare alcuni oggi alle cronache. Ed evito di sottolineare come sia pericoloso ed ipocrita chiedere alle imprese di impegnarsi con enormi risorse nel nostro porto se i comportamenti sono questi. Una giornata da segnare nigro lapillo , nella speranza che le conseguenze non vanifichino il lavoro di tanti anni e di tante persone. Oggi amarezza ed un po' di vergogna mitigate dal fatto che un altro porto italiano ha salvato almeno l' onore d' Italia". Lunedì 30 marzo 2020 alle 15:17:01 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.



## Citta della Spezia

### La Spezia

#### Costa Diadema, Rifondazione: "Tradita la storia di Spezia, sindaco si vergogni"

*"Prova muscolare fuori luogo e senza senso".*

La Spezia - "Riteniamo letteralmente immorale il comportamento del sindaco della Spezia Peracchini sulla vicenda del mancato consenso all' attracco in porto della Costa Diadema nonostante il via libera dell' **Autorità Portuale**. Una prova muscolare totalmente fuori luogo e senza senso per dimostrare non si sa quale autorevolezza e "responsabilità" agli spezzini in questo difficilissimo momento storico dominato dalla pandemia Covid-19. Ma l' unica cosa che Peracchini è riuscito a dimostrare, negando il permesso a fare rifornimento alla nave da crociera che aveva chiesto aiuto, è un volto disumano di una città che invece è passata alla storia per gesti diametralmente opposti, basti pensare alla vicenda Exodus dell' immediato secondo dopoguerra". Lo si legge nella nota diffusa dalla federazione provinciale di Rifondazione comunista. "Il sindaco e i suoi accoliti - proseguono dal Prc - hanno così tradito storia di Spezia e dovrebbero solo vergognarsi. Troppo facile ammettere le mega navi in porto quando fanno comodo al grande business cittadino, un po' meno quando ci sono delle difficoltà umanitarie che vanno sempre affrontate senza guardare la provenienza o il colore della pelle.

Peracchini pensi piuttosto a chiarire la situazione dell' Asl 5 e della Regione Liguria in merito alla gestione dell' emergenza e alla diffusione dei dati sui contagiati e sui dispositivi di sicurezza da distribuire al personale sanitario. Il sindaco, Toti e il governo nazionale si ricordino che questa gravissima crisi deve segnare l' inizio per una strada di totale riforma del sistema sanitario nazionale, che dovrà essere rigorosamente pubblico e finanziato a dovere, come Rifondazione ha sempre chiesto denunciando in tutti questi anni i devastanti tagli alla sanità e aiuti vergognosi ai privati, anche nella nostra provincia". COSTA DIADEMA VA A PIOMBINO Lunedì 30 marzo 2020 alle 16:36:26  
Redazione.



## Città della Spezia

La Spezia

### "Peracchini, su Diadema decisione vergognosa. E l'ospedale non c'entrava"

*Intervento di Marco Raffaelli, capogruppo Pd nel consiglio comunale della Spezia.*

La Spezia - Ho riflettuto tantissimo se prendere una posizione o tacere. Siamo in piena emergenza, e si fa rispettosamente silenzio. Ma quando si verificano episodi che fanno venire meno quei lati umani che proprio nell'emergenza dovrebbero primeggiare, allora uno sente di dover esternare sdegno, imbarazzo, vergogna. Davanti alla richiesta d' aiuto di connazionali in mezzo al mare ( COSTA DIADEMA VA A PIOMBINO ), che chiedevano di attraccare per rifornimenti, mentre Capitaneria di Porto e **Autorità Portuale** concedevano i moli, il Sindaco si opponeva. A parole ovviamente, perché anche firmando un' ordinanza, non avrebbe potuto comunque condizionare la gestione di luoghi su cui non ha alcuna **autorità**, come i porti. Ma Costa toglieva il disturbo, trovando rifugio nelle parole del Sindaco di Piombino, di Fratelli d' Italia peraltro. E per giustificare la decisione vergognosa Peracchini dava in pasto all' opinione pubblica la scusa della sofferenza della struttura sanitaria, ben sapendo che il sostegno delle persone, con quel motivo, si sarebbe moltiplicati e nessuno avrebbe osato creare problemi. Ma i membri dell' equipaggio non chiedevano ricovero. E difatti il Sindaco di Piombino non ha aperto le porte dell' ospedale della sua città all' equipaggio Costa. Ha permesso alla nave di attraccare, per far sì che la macchina del sistema sanitario nazionale si mettesse in moto, per farsi carico dei casi positivi conclamati (che sappiamo essere uno solo!) e trasportarli strutture disponibili sul territorio nazionale. Ecco le parole del Sindaco di Piombino: "Ho avuto rassicurazione da parte del ministro Paola De Micheli che i malati saranno immediatamente trasferiti negli ospedali nazionali, con mezzi idonei e dedicati." Cos' avrebbe impedito farlo anche qui, è un mistero! Ma nel non soccorrere quegli uomini siamo venuti meno alla nostra storia, non politica - non ne voglio nemmeno fare una questione di schieramenti politici. Parlo della storia culturale di questa città, di persone dai profondi legami con il mare, con la Marina, con i suoi valori ed i suoi codici. Tutti abbiamo ascoltato le parole di Papa Francesco la settimana scorsa. Ha ammonito: "Siamo tutti sulla stessa barca! In un mare in tempesta" Alla Spezia quella barca si è materializzata dopo poche ore, ma invece seguire le indicazioni del Pontefice, dare solidarietà e sostegno ai nostri concittadini in difficoltà, il Sindaco della Spezia ha detto no. Marco Raffaelli, capogruppo Pd nel consiglio comunale della Spezia Lunedì 30 marzo 2020 alle 19:35:07 Redazione.



## Citta della Spezia

La Spezia

### "Diadema, sindaco non solidale. E apprendiamo incidentalmente che ospedale è al collasso"

*Intervento di Antonella Franciosi, coordinatrice provinciale Italia Viva.*

La Spezia - La vicenda della Costa Diadema ( COSTA DIADEMA VA A PIOMBINO ), soprattutto nel racconto che ne fa il Sindaco Peracchini, svela due elementi molto gravi agli spezzini. Il primo che salta agli occhi è la perdita di ogni sentimento di umana compassione per le vicende dei marittimi, rispetto ai quali il Sindaco non ha avuto concretamente alcuna solidarietà e di questo risponderà soprattutto alla sua coscienza e solo dopo ai suoi concittadini a cui si è mostrato per quello che è, non un eroe. Il secondo elemento riguarda la notizia finora taciuta dal Sindaco Peracchini sullo stato della sanità locale. Per la prima volta lo sentiamo affermare che la sanità è allo stremo; stesso concetto "l'ospedale è al collasso" è stato espresso dal Sindaco al Comandante della Capitaneria di **Porto**. Da giorni i capigruppo dell' opposizione chiedono notizie in sede ufficiale e ufficiosa al Sindaco, anche solo per mettersi a disposizione. Adesso, e solo incidentalmente, apprendiamo quale è la situazione e anche perchè la dottoressa Troiano non rilascia dichiarazioni. E questo ci preoccupa moltissimo, perchè è la nostra sanità, quella che deve soccorrere il territorio e tutti noi, non solo i marittimi, ad essere in difficoltà. Antonella Franciosi coordinatrice provinciale Italia Viva La Spezia Lunedì 30 marzo 2020 alle 19:47:29 Redazione.



## "La Spezia ha contraddetto il suo ruolo di città portuale"

Contributo a cura di Giorgio Bucchioni \* \* Associazione Agenti Marittimi della Spezia Una brutta giornata per il Porto della Spezia quella di ieri domenica 29 marzo 2020! E' stata infatti negata a una nave da crociera di bandiera italiana, la Costa Diadema, la possibilità di una sosta operativa in rada (neppure a banchina) per effettuare il rifornimento di carburante (bunker). Dal comunicato stampa rilasciato dal Sindaco della Spezia pare evincersi che la decisione del respingimento sia stata sollecitata dal Sindaco stesso che aveva anche anticipato la firma di una propria ordinanza in tal senso e di cui mi sfugge il fondamento giuridico e potestativo su base ordinamentale. Purtroppo questo Coronavirus oltre a dimostrare la fragilità della condizione umana, sta anche dimostrando la fragilità del nostro impianto istituzionale che manifesta, tra i molti, almeno due fenomeni che mi paiono pericolosi: da un lato il diffondersi della paura delle istituzioni che, se comprensibile e persino legittima nelle persone è inaccettabile nelle istituzioni che sono tenute a operare sulla base di competenze, procedure e rispetto delle norme; dall'altro il radicarsi di una conflittualità sostanziale e mediatica tra i vari livelli, alimentata spesso dalle

diverse appartenenza partitiche che prevale sul merito dei problemi pur esistenti. Governo nazionale contro Unione Europea e Regioni; Regioni contro Governo nazionale e Comuni; Comuni contro Regioni e Governo nazionale in un tentativo di spostare l'attenzione dell'opinione pubblica alle carenze altrui. In molti pensano che l'attuale pandemia farà ripensare non solo i rapporti sociali e interpersonali ma anche l'impianto istituzionale che sta manifestando i suoi limiti con evidente drammaticità. Il respingimento della nave Costa Diadema, il cui armatore è uno dei principali operatori sul porto spezzino, contraddice il ruolo stesso di città portuale, di una città che si vanta di essere il porto di 'Exodus', di una città che ha appena ringraziato pubblicamente questo armatore per il supporto dato alla sanità cittadina e che fa parte di uno Stato, l'Italia, che sta ricevendo aiuti da Usa, Russia, Cina, Cuba, Albania, Germania per citare alcuni oggi alle cronache. Ed evito di sottolineare come sia pericoloso e ipocrita chiedere alle imprese di impegnarsi con enormi risorse nel nostro porto se i comportamenti sono questi. Una giornata da segnare 'nigro lapillo', nella speranza che le conseguenze non vanifichino il lavoro di tanti anni e di tante persone. Oggi amarezza e un po' di vergogna mitigate dal fatto che un altro porto italiano ha salvato almeno l'onore d'Italia.



Contributo a cura di Giorgio Bucchioni \*

\* Associazione Agenti Marittimi della Spezia

Una brutta giornata per il Porto della Spezia quella di ieri domenica 29 marzo 2020!

E' stata infatti negata a una nave da crociera di bandiera italiana, la Costa Diadema, la possibilità di una sosta operativa in rada (neppure a banchina) per effettuare il rifornimento di carburante (bunker).

# Il Nautilus

La Spezia

## AdSP MLO-Covid-19: Restrizioni circolazione merci in EU/extra UE

Uniontrasporti, in collaborazione con la Camera di Commercio di Bolzano, ha redatto un documento sintetico dal titolo "La libera circolazione delle merci durante l' emergenza Covid-19 - Restrizioni nei Paesi europei ed extra UE" sull' implementazione della "green lanes" da parte della Commissione europea che ha l' obiettivo di mantenere operativo anche nell' emergenza il flusso di beni tra gli Stati membri e ai confini esterni dell' UE per garantire il funzionamento del mercato unico preservando la catena del valore e assicurando il funzionamento del mercato interno. Nel documento, di grande utilità, sono schematizzate le misure intraprese dagli Stati europei ed extra EU, ed è presente il link alla Piattaforma per la verifica delle condizioni di congestione ai confini dei singoli Paesi: una mappa interattiva aggiornata in tempo reale. Scarica il pdf "La libera circolazione delle merci durante l' emergenza Covid-19 - Restrizioni nei Paesi europei ed extra UE"



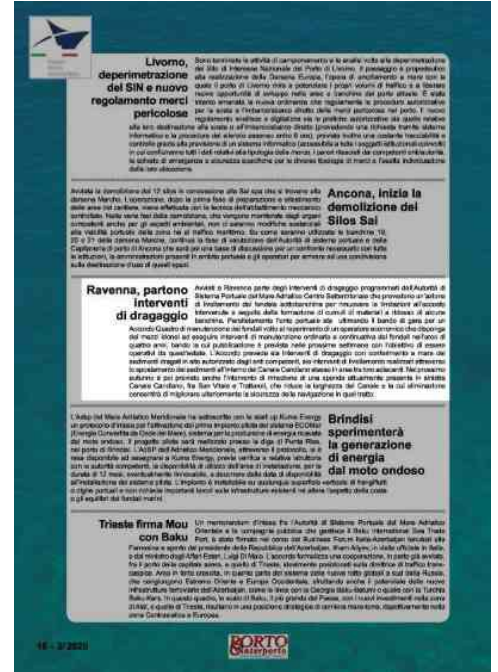


# PORTO&interporto

Ravenna

## Ravenna, partono interventi di dragaggio

Avviati a Ravenna parte degli interventi di dragaggio programmati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale che prevedono un'azione di livellamento del fondale sottobanchina per rimuovere le limitazioni all'accosto intervenute a seguito della formazione di cumuli di materiali a ridosso di alcune banchine. Parallelamente l'ente portuale sta ultimando il bando di gara per un Accordo Quadro di manutenzione dei fondali volto al reperimento di un operatore economico che disponga dei mezzi idonei ad eseguire interventi di manutenzione ordinaria e continuativa dei fondali nell'arco di quattro anni, bando la cui pubblicazione è prevista nelle prossime settimane con l'obiettivo di essere operativi da quest'estate. L'Accordo prevede sia interventi di dragaggio con conferimento a mare dei sedimenti dragati in sito autorizzato dagli enti competenti, sia interventi di livellamento realizzati attraverso lo spostamento dei sedimenti all'interno del Canale Candiano stesso in aree tra loro adiacenti. Nel prossimo autunno è poi previsto anche l'intervento di rimozione di una sponda attualmente presente in sinistra Canale Candiano, fra San Vitale e Trattaroli, che riduce la larghezza del Canale e la cui eliminazione consentirà di migliorare ulteriormente la sicurezza della navigazione in quel tratto.



# PORTO&interporto

Livorno

## Livorno, procedure sprint per le merci pericolose

Nuova ordinanza dell'**AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale per le procedure autorizzative per la sosta e l'imbarco/ sbarco diretto delle merci pericolose nel porto di Livorno. Il nuovo regolamento snellisce e digitalizza sia le pratiche autorizzative delle aree destinate alla sosta delle merci pericolose all'interno dei terminal che quelle relative alla loro destinazione alla sosta o all'imbarco/sbarco diretto (prevedendo una richiesta tramite sistema informatico e la procedura del silenzio assenso entro 6 ore). Una più articolata disciplina (rispetto alla precedente) delle modalità operative di gestione delle merci pericolose e un miglioramento dell'informatizzazione delle procedure di autorizzazione, consentiranno inoltre a tutte le autorità a vario titolo competenti una costante tracciabilità e controllo grazie alla previsione di un sistema informatico (accessibile alle stesse) in cui confluiranno tutti i dati relativi alla tipologia della merce, i pareri rilasciati dai competenti enti/autorità, le schede di emergenza e sicurezza specifiche per le diverse tipologie di merci e l'esatta individuazione della loro ubicazione.

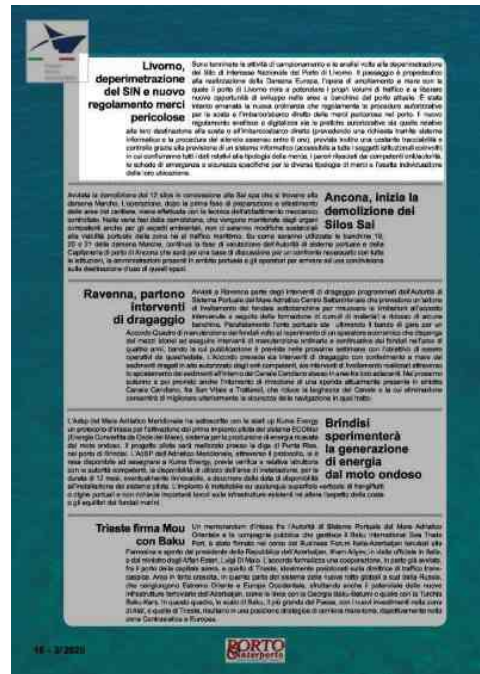


# PORTO&interporto

Livorno

## Livorno, deperimetrazione del SIN e nuovo regolamento merci pericolose

Sono terminate le attività di campionamento e le analisi volte alla deperimetrazione del Sito di Interesse Nazionale del Porto di Livorno. Il passaggio è propedeutico alla realizzazione della Darsena Europa, l'opera di ampliamento a mare con la quale il porto di Livorno mira a potenziare i propri volumi di traffico e a liberare nuove opportunità di sviluppo nelle aree e banchine del porto attuale. È stata intanto emanata la nuova ordinanza che regola le procedure autorizzative per la sosta e l'imbarco/sbarco diretto delle merci pericolose nel porto. Il nuovo regolamento snellisce e digitalizza sia le pratiche autorizzative sia quelle relative alla loro destinazione alla sosta o all'imbarco/sbarco diretto (prevedendo una richiesta tramite sistema informatico e la procedura del silenzio assenso entro 6 ore); prevista inoltre una costante tracciabilità e controllo grazie alla previsione di un sistema informatico accessibile a tutti i soggetti istituzionali coinvolti in cui confluiranno tutti i dati relativi alla tipologia della merce, i pareri rilasciati dai competenti enti/autorità, le schede di emergenza e sicurezza specifiche per le diverse tipologie di merci e l'esatta individuazione della loro ubicazione.



## Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

### Urla e pianti di gioia la Diadema è a terra «Grazie Piombino per averci accolti»

*A bordo della crociera della Costa ci sono sospetti positivi Tamponi a tutto l' equipaggio. Nave respinta da Gioia Tauro*

Cristiano Lozito / piombinoL' immagine che più rende le emozioni e il lieto fine dell' odissea della Costa Diadema in realtà è un suono, o meglio un boato: quello dei marittimi dell' ammiraglia della Costa, quando ieri mattina la loro nave ha finalmente toccato terra dopo aver girovagato per 17 giorni nei mari di mezzo mondo in cerca di un approdo. Come un gol dell' Italia ai mondiali, seguito dalle urla di gioia di uomini e donne affacciati alle paratie: «Grazie Piombino!» hanno gridato sbracciandosi verso gli uomini che a terra avevano seguito le delicate operazioni di ormeggio della più grande nave mai attraccata a Piombino. Ci sono state anche lacrime, a terra, per l' emozione, di uomini abituati a fronteggiare eventi molto più rischiosi e complessi, a volte tragici, che fin da domenica mentre sui social divampava una polemica crudele sui potenziali rischi collegati all' accoglienza della nave della Costa, per la presenza a bordo di alcuni membri dell' equipaggio presumibilmente contagiati dal coronavirus, si erano mostrati non solo disponibili ma anche fieri di dare un aiuto a quella gente. A terra col sindaco Francesco Ferrari, che aveva accolto domenica la richiesta della ministra dei trasporti Paola De Micheli, c' erano insieme alla protezione civile, Autorità portuale e capitaneria che hanno coordinato le operazioni carabinieri, polizia, finanza, i volontari della Misericordia, ormeggiatori, piloti, portuali, port security, operatori marittimi. Dal primo pomeriggio poi sono saliti a bordo i medici dell' Ufficio sanità marittima per verificare lo stato di salute dei membri dell' equipaggio. Sono 5 i soggetti che presentano sintomi mentre altri 13 restano sospetti con sintomi lievi: il caso più grave è già stato fatto sbarcare e condotto in un ospedale Covid, nelle prossime ore anche gli altri 4 pazienti saranno accompagnati in strutture sanitarie dedicate. I medici dell' Usmaf provvederanno a eseguire i tamponi su tutti i membri dell' equipaggio: sono già arrivati 720 kit e da oggi i medici inizieranno a eseguire i test partendo dai 13 casi sospetti e continuando poi col resto dell' equipaggio, con priorità per gli stranieri (a bordo ci sono marittimi di 19 diverse nazionalità) che possono già tornare nel loro Paese di origine. Il ministero degli Esteri ha già predisposto alcuni voli charter per rimpatriare i membri dell' equipaggio che risulteranno negativi al tampone: già oggi partirà un volo diretto verso l' Europa dell' est. Tutti i membri dell' equipaggio lasceranno Piombino con autobus dedicati seguendo un rigido protocollo di sicurezza. Circa 600-700 persone lasceranno la nave entro il 3 aprile. In pratica nessuno dei contagiati o dei sospetti contagiati avrà alcun tipo di contatto con la città, salendo semplicemente su mezzi che li porteranno a destinazione o negli aeroporti, sempre seguiti dalla protezione civile scongiurando le preoccupazioni di una parte dei piombinesi. A bordo rimarranno dunque 170 marittimi per garantire la sicurezza e l' operatività della nave, la più grande (306 metri di lunghezza, alta 69 metri e larga 37, capace di ospitare 5000 passeggeri) mai attraccata a Piombino. La Diadema era arrivata nella notte tra domenica e lunedì davanti al porto di Piombino: dalle prime ore della giornata poi tutte le forze in campo guidate da Protezione civile, Autorità portuale col responsabile della sede piombinese, Claudio Capuano, il sindaco Ferrari, capitaneria, forze dell' ordine, piloti, ormeggiatori, hanno lavorato per sistemare innanzitutto la questione logistica, liberando intanto il





## Il Tirreno

### Piombino, Isola d' Elba

---

molo Pecoraro da una nave della Grimaldi lì ormeggiata, prima di effettuare lo spostamento di alcuni traghetti fermi in porto così da permettere l' accesso alla Diadema. Operazione completata nell' arco della mattinata, consentendo alla Diadema l' ingresso in porto, dopo giorni di peregrinazione. L' ammiraglia della Costa crociere era partita il 13 marzo da Dubai, dove già aveva lasciato la nave un medico per il sospetto di un contagio da Covid, con l' obiettivo di raggiungere Savona. Poi però durante il viaggio un altro marittimo si è sentito male, ed è stato sbarcato a Cipro. Da lì a bordo è stato organizzato l' isolamento per le persone che accusavano i sintomi del virus. Quindi la nave è ripartita verso l' Italia dirigendosi a Gioia Tauro, dove però è stata respinta la richiesta di ormeggio, e poi verso Civitavecchia, che a quel punto sembrava la destinazione finale e dove da venerdì è rimasta in attesa fuori dal porto. Il porto laziale infatti era già alle prese con la gestione di altre tre navi da crociera: così la Diadema ha fatto rotta verso nord con l' ipotesi di attraccare a Marsiglia, mentre a bordo le condizioni di salute di alcuni membri dell' equipaggio hanno fatto salire la preoccupazione. Domenica pomeriggio poi, scartata l' ipotesi di ormeggiare a Livorno, ufficialmente per motivi legati a difficoltà logistiche sulle banchine, si è fatta largo l' idea di rivolgersi a Piombino, con la richiesta della ministra De Micheli, subito accolta dal sindaco Ferrari. --

## Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

contagiati fra i 1.250 a bordo

### A Piombino la nave da crociera «La scelta l' ha fatta il governo»

**LIVORNO** «Mi è stata comunicato che era stato scelto il **porto** di Piombino per accogliere la nave da crociera Costa Diadema e noi dell' Authority non abbiamo fatto altro che metterci a disposizione e organizzare quel che c' era da fare perché tutto andasse per il verso giusto: tutto qui. Era una scelta che ci è stata comunicata, a noi è stato chiesto di attuarla». Il presidente dell' Authority Stefano Corsini si limita a rispondere così a chi gli chiede conto della scelta di Piombino come scalo per ospitare la love boat a bordo della quale erano imbarcati oltre 1.250 persone fra marittimi e passeggeri. Una scelta a livello di ministero, insomma. In mattinata era rimbalzata la voce che **Livorno** avesse respinto la nave della compagnia Costa, in realtà il fatto che in **porto** a **Livorno** continuino un flusso inferiore al solito ma comunque di una dozzina di navi al giorno ha sconsigliato di inserire lo scalo labronico fra le scelte probabili. Di fronte alla domanda se **Livorno** si sia rifiutata, anche il sindaco Luca Salvetti nega: «No, non siamo stati interpellati». L' amministrazione municipale di centrodestra guidata dal sindaco Francesco Ferrari rivendica con orgoglio che la sua città ha risolto il problema: «La grande nave da crociera ha vagato per giorni nel Mediterraneo alla ricerca di uno sbarco continuamente negato. Piombino ha acconsentito all' attracco, risolvendo di fatto una criticità che era, non ho problemi ad affermarlo, una vergognosa offesa alla dignità di 1255 persone». Corsini spiega che per i rimpatri vengono utilizzati gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa: Civitavecchia aveva già accettato altre navi e anche la Liguria non era in condizioni di accoglierne (non per il posto in banchina bensì per l' assistenza a terra a eventuali casi di positività). E aggiunge: «E' una emergenza nazionale, anzi internazionale, e il sindaco di Piombino ha collaborato con grande senso di responsabilità». Dai primi riscontri medici risulta che a bordo vi fossero cinque soggetti che presentano una sintomatologia tale da richiedere accertamenti per verificare l' eventualità del contagio da Covid-19 mentre altri tredici restano hanno sintomi lievi. Il caso più grave è già stato sbarcato e trasportato in un ospedale riservato alle cure per i malati di Covid e nel giro di poche ore lo seguiranno anche altri quattro. I responsabili di Usmaf, il servizio sanitario marittimo, sono saliti a bordo per avere informazioni sulle condizioni di salute di uomini e donne dell' equipaggio, tra i quali molti italiani: chi necessita di ricovero - viene sottolineato - sarà «trasportato negli ospedali nazionali con percorsi sicuri e dedicati». --

## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

### Dalla Diadema un coro «Grazie Piombino» Iniziati i trasferimenti

*La nave da crociera dopo 17 giorni in mare ha potuto attraccare nel nostro porto In 5 presentano sintomi da Covid, altri 13 casi sospetti. Medici Usmaf a bordo*

Cristiano Lozito/PIOMBINOL' immagine che più rende le emozioni e il lieto fine dell' odissea della Costa Diadema in realtà è un suono, o meglio un boato: quello dei marittimi dell' ammiraglia della Costa, quando ieri mattina la loro nave ha finalmente toccato terra dopo aver girovagato per 17 giorni nei mari di mezzo mondo in cerca di un approdo. Come un gol dell' Italia ai mondiali, seguito dalle urla di gioia di uomini e donne affacciati alle paratie: «Grazie Piombino! », hanno gridato sbracciandosi verso gli uomini che a terra avevano seguito le delicate operazioni di ormeggio della più grande nave mai attraccata a Piombino. Ci sono state anche lacrime, a terra, per l'emozione, di uomini abituati a fronteggiare eventi molto più rischiosi e complessi, a volte tragici, che fin da domenica mentre sui social divampava una polemica crudele sui potenziali rischi collegati all' accoglienza della nave della Costa, per la presenza a bordo di alcuni membri dell' equipaggio presumibilmente contagiati dal coronavirus, si erano mostrati non solo disponibili ma anche fieri di dare un aiuto a quella gente. A terra col sindaco Francesco Ferrari, che aveva accolto domenica la richiesta della ministra dei trasporti Paola De Micheli, c' erano insieme alla protezione civile, **Autorità portuale** e capitaneria che hanno coordinato le operazioni carabinieri, polizia, finanza, i volontari della Misericordia, ormeggiatori, piloti, portuali, port security, operatori marittimi. Dal primo pomeriggio poi sono saliti a bordo i medici dell' Ufficio sanità marittima per verificare lo stato di salute dei membri dell' equipaggio. Sono cinque i soggetti che presentano sintomi mentre altri 13 restano sospetti con sintomi lievi: il caso più grave è già stato fatto sbarcare e condotto in un ospedale Covid, nelle prossime ore anche gli altri quattro pazienti saranno accompagnati in strutture sanitarie dedicate. I medici dell' Usmaf provvederanno a eseguire i tamponi su tutti i membri dell' equipaggio: sono già arrivati 720 kit e da oggi i medici cominceranno a eseguire i test partendo dai 13 casi sospetti e continuando poi col resto dell' equipaggio, con priorità per gli stranieri (a bordo ci sono marittimi di 19 diverse nazionalità) che possono già tornare nel loro Paese di origine. Il ministero degli Esteri ha già predisposto alcuni voli charter per rimpatriare i membri dell' equipaggio che risulteranno negativi al tampone: già oggi partirà un volo diretto verso l' Europa dell' est. Tutti i membri dell' equipaggio lasceranno Piombino con degli autobus dedicati seguendo un rigido protocollo di sicurezza. Circa 600-700 persone lasceranno la nave entro il 3 aprile. In pratica nessuno dei contagiati o dei sospetti contagiati avrà alcun tipo di contatto con la città, salendo semplicemente su mezzi che li porteranno a destinazione o negli aeroporti, sempre seguiti dalla protezione civile scongiurando le preoccupazioni di una parte dei piombinesi. A bordo rimarranno dunque 170 marittimi per garantire la sicurezza e l' operatività della nave, la più grande (306 metri di lunghezza, alta 69 metri e larga 37, capace di ospitare 5000 passeggeri) mai attraccata a Piombino. La Diadema era arrivata nella notte tra domenica e lunedì davanti al porto di Piombino: dalle prime ore della giornata poi tutte le forze in campo guidate da Protezione civile, **Autorità portuale** col responsabile della sede piombinese, Claudio Capuano, il sindaco Ferrari, capitaneria, forze dell' ordine, piloti, ormeggiatori, hanno lavorato per sistemare innanzitutto la questione logistica, liberando







## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

---

intanto il molo Pecoraro da una nave della Grimaldi lì ormeggiata, prima di effettuare lo spostamento di alcuni traghetti fermi in porto così da permettere l' accesso alla Diadema. Operazione completata nell' arco della mattinata, consentendo alla Diadema l' ingresso in porto, dopo giorni di peregrinazione. L' ammiraglia della Costa crociera era partita il 13 marzo da Dubai, dove già aveva lasciato la nave un medico per il sospetto di un contagio da Covid, con l' obiettivo di raggiungere Savona. Poi però durante il viaggio un altro marittimo si è sentito male, ed è stato sbarcato a Cipro. Da lì a bordo è stato organizzato l' isolamento per le persone che accusavano i sintomi del virus. Quindi la nave è ripartita verso l' Italia dirigendosi a Gioia Tauro, dove però è stata respinta la richiesta di ormeggio, e poi verso Civitavecchia, che a quel punto sembrava la destinazione finale e dove da venerdì è rimasta in attesa fuori dal porto. Il porto laziale infatti era già alle prese con la gestione di altre tre navi da crociera: così la Diadema ha fatto rotta verso nord con l' ipotesi di attraccare a Marsiglia, mentre a bordo le condizioni di salute di alcuni membri dell' equipaggio hanno fatto salire la preoccupazione. Domenica pomeriggio poi, scartata l' ipotesi di ormeggiare a Livorno, ufficialmente per motivi legati a difficoltà logistiche sulle banchine, si è fatta largo l' idea di rivolgersi a Piombino, con la richiesta della ministra De Micheli, subito accolta dal sindaco Ferrari. --

## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Ferrari ringrazia i protagonisti dell' operazione

### «È stata la scelta giusta e ne sono orgoglioso»

il sindaco «Abbiamo compiuto la scelta giusta e ne vado orgoglioso: governare significa assumersi responsabilità ed essere concretamente di aiuto in un momento così delicato per il nostro Paese». Questo il commento del sindaco Francesco Ferrari al termine della prima giornata di operazioni intorno alla Diadema: «I piombinesi devono essere fieri- prosegue il sindaco - di aver dimostrato una maturità non scontata e aver compiuto un gesto di umanità reale. Voglio, col cuore in mano, ringraziare le istituzioni, i soggetti protagonisti dell' azione di oggi e tutti coloro che, a vario titolo, operano nel porto di Piombino e che, con impegno e scrupolosità, hanno dato il proprio contributo, e continueranno a farlo, affinché la macchina perfetta imbastita in poche ore possa continuare a essere così efficace». Ferrari è decisamente soddisfatto perché Piombino, «acconsentendo all' attracco, ha risolto una criticità che era una vergognosa offesa alla dignità di 1250 persone. Sono felice che queste persone possano tornare in poco tempo a casa dalle loro famiglie: oggi ho ricevuto decine di messaggi da parte dei familiari e dagli stessi membri dello staff della Costa Diadema. A tutti loro voglio dire che non serve gratitudine, ho fatto quello che ogni italiano responsabile avrebbe fatto. In coscienza, non potevo permettere che più di mille persone rimanessero in mare aperto, soprattutto nelle precarie condizioni che il nostro Paese e tutto il mondo stanno attraversando». Infine il sindaco ribadisce che «non ci sono possibilità di contatto né con la città né con i nostri concittadini, come risulta dall' assicurazione ribadita anche oggi dal Governo».



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il pilota

### «Le preoccupazioni sono sparite incrociando i loro sguardi»

**PIOMBINO** «Quando sono salito a bordo e ho incrociato gli sguardi delle persone è tornato tutto come sempre». Così il pilota del **porto** di **Piombino** Igor Bazzano. È lui il primo a mettere piede sulla Costa Diadema, nella tarda mattinata del 30 marzo. Intabarrato come non mai. Tuta chimica, guanti, occhiali di protezione e mascherina per fronteggiare un pericolo nuovo. Il rischio di esporsi al contagio da coronavirus. Per lui che da 25 anni si misura con la forza del mare, dei venti, si è trattato di uno scenario inedito. «Avevo qualche preoccupazione - dice - dovendo svolgere il mio lavoro di sempre seguendo una procedura diversa, ma poi tutto è passato». Quando la pilotina, salpata da **Piombino**, ha affiancato quella sorta di città galleggiante che è la Diadema, lunga 306 metri, alta 69 e larga 37, è stata calata la biscagliata, cioè la scaletta di corda con tarozzi di legno che per i piloti è ancora oggi il sistema più sicuro per salire a bordo. Bazzano deve essersi sentito come una sorta di ponte tra la terra e il mare per quelle 1.250 persone dell' equipaggio, dopo giorni di navigazione in cerca di un approdo. È stato il primo contatto. «Il comandante della nave lo avevo sentito già nella serata del 29 marzo, quando è stato dato il benestare all' attracco a **Piombino** - racconta il capo pilota Bazzano -. Quando sono arrivato sul ponte di comando, come sempre, mi sono confrontato sulla rotta da seguire per l' ormeggio. Ci si accorda sul numero dei rimorchiatori da impiegare per portare la nave in **porto**. E in questo caso è stato stabilito l' attracco con la poppa a terra, in modo che la nave sia pronta a lasciare l' ormeggio in caso di fortuna». --Manolo morandini.



## Al sicuro la nave coi malati Una lezione di umanità

*L' attracco a Piombino, i colpi di sirena e l' intervento sanitario I venti marittimi con sintomi sospetti ora possono essere curati*

PIOMBINO (Livorno) Tre colpi di sirena e un applauso scrosciante sciolgono la tensione: l' odissea per le 1255 persone dell' equipaggio della Costa Diadema è finalmente terminata. La nave, che vagava da giorni alla ricerca di un approdo, dopo essere rientrata nel Mediterraneo dal golfo Persico, dove era impegnata in una serie di crociere, ha trovato un porto sicuro. Il comandante Antonio Tommaso Tateo della Costa Diadema, un gigante da 133mila tonnellate di stazza per 306 metri di lunghezza, all' ingresso del porto ha lasciato la guida al capo dei piloti di Piombino Igor Bazzano che, opportunamente protetto da mascherina e tuta, ha condotto la nave all' ormeggio. Sono le 13: c' è emozione sui volti dei marinai, degli ormeggiatori e di tutto il personale impegnato nell' operazione. Più della paura del virus, questa volta ha prevalso lo spirito di solidarietà. Piombino, con il sindaco Francesco Ferrari, ha detto sì alla nave che è stata rifiutata dai altri porti a causa della presenza a bordo di circa venti casi sospetti di covid 19. Un' accoglienza che però è stata organizzata da istituzioni, Protezione Civile e Autorità di Porto, con tutte le precauzioni del caso. A bordo il personale Usmaf (il servizio sanitario marittimo) che ha il compito di fare i tamponi ai casi sospetti e valutare la situazione generale. E a bordo, secondo quanto si è potuto apprendere, la situazione è comunque sotto controllo perché la nave Costa ha seguito un rigido protocollo isolando le persone nelle cabine e i sospetti malati in infermeria. Terminati gli accertamenti del caso, chi necessiterà di ricovero sarà trasportato negli ospedali nazionali con percorsi sicuri e dedicati. Gli altri potranno fare ritorno a casa. Saranno trasportati con bus senza contatto con Piombino alla loro destinazioni. Per i membri dell' equipaggio stranieri verranno organizzati voli charter. In tutto l' operazione di rientro riguarda circa mille persone. A custodia della nave resteranno circa 150 persone. Costa Diadema rimarrà comunque per giorni ormeggiata a Piombino, sullo stesso molo che in estate vede l' arrivo delle normali crociere. Ma ora il porto è come un garage pieno di auto costrette alla sosta forzata. Oltre all' ammiraglia della Costa ci sono i traghetti gialli della Corsica Ferries e le ro-ro della Grimaldi per la Sardegna. Giganti feriti, anche loro fermati da un virus microscopico che combattiamo a fatica. Luca Filippi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



### IL RACCONTO

## Io ora posso dirlo: è andato tutto bene

*Il capo dei piloti del porto: «Con mascherina e occhiali quale istante di tensione»*

«All' inizio, dopo la preparazione con mascherina, occhiali e tuta, ho avvertito un po' di tensione, ma una volta a bordo prevale l' aspetto tecnico, mi sono messo al lavoro come sempre». Igor Bazzano, capo dei piloti del porto di Piombino, racconta così la sua avventura a bordo della Costa Diadema. Il pilota è l' ufficiale che conduce la nave in porto, una funzione che non viene svolta dal comandante il quale non può avere la perfetta conoscenza dello scalo e della squadre di ormeggiatori. «A bordo ho trovato grande professionalità e serenità - spiega Bazzano - comandante e ufficiali mi hanno supportato nel mio compito al meglio e tutto è andato bene».

**Al sicuro la nave coi malati**  
**Una lezione di umanità**  
L'attacco a Piombino, i colpi di scena e l'intervento sanitario. I venti marittimi con sempre sospetti una possibile esone curati.

**La legge del mare contro il Covid-19**  
Primo Piano

**L'abbontaggio**  
L'arrivo della nave coi malati è stato un momento di tensione per il pilota del porto di Piombino, Igor Bazzano. Ma una volta a bordo, la situazione è cambiata. Bazzano ha trovato grande professionalità e serenità da parte del comandante e degli ufficiali. «A bordo ho trovato grande professionalità e serenità - spiega Bazzano - comandante e ufficiali mi hanno supportato nel mio compito al meglio e tutto è andato bene».

**Il valletto**  
Il valletto è un ruolo importante a bordo della nave. In questo caso, il valletto ha svolto un ruolo cruciale nel garantire la sicurezza della nave e dei suoi occupanti.

**Lavoro di squadra**  
Il lavoro di squadra è fondamentale per il successo di qualsiasi operazione. In questo caso, il lavoro di squadra ha permesso di gestire la situazione in modo efficace e sicuro.

## Una sirena liberatoria «L' odissea è finita»

*Attraccata in porto la Costa Diadema con alcuni casi di coronavirus Il sindaco Ferrari: «Una bella prova di organizzazione e solidarietà»*

PIOMBINO Il suono della sirena della Costa Diadema, appena attraccata al porto, è riecheggiato in città e non solo, squarciando il silenzio surreale che ci avvolge ormai da settimane. E' come se fosse stato un urlo liberatorio. E grida e urla si sono sentite, erano quelle di gioia dell' equipaggio finalmente attraccato in banchina. E forti e commossi sono riecheggiati i «grazie, grazie Piombino». La Costa Diadema alle 13 ha attraccato nel porto. Il momento più emozionante? «Quando abbiamo potuto avvertire le urla di gioia provenire dall' interno della Costa Diadema, un secondo dopo aver attraccato al porto di Piombino» ha detto il sindaco Francesco Ferrari. La grande nave da crociera ha vagato per giorni nel mediterraneo alla ricerca di uno sbarco continuamente negato. «Piombino ha acconsentito all' attracco, risolvendo di fatto una criticità che era, non ho problemi ad affermarlo, una vergognosa offesa alla dignità di 1255 persone» ha ribadito Ferrari. Ieri i medici dell' Ufficio sanità marittima sono saliti a bordo per verificare lo stato di salute dei membri dell' equipaggio. Sono cinque i soggetti che presentano sintomi mentre altri tredici restano sospetti con sintomi lievi: il caso più grave è già stato fatto sbarcare e condotto in un ospedale Covid, nelle prossime ore anche gli altri quattro pazienti saranno accompagnati in strutture sanitarie dedicate. I medici dell' Usmaf provvederanno a eseguire i tamponi su tutti i membri dell' equipaggio: sono già arrivati a Piombino 720 kit e da oggi i medici cominceranno a eseguire i test partendo dai tredici passeggeri sospetti e continuando poi con il resto dell' equipaggio, con priorità per gli stranieri che possono già tornare nel loro paese di origine. Il ministero degli Esteri, intanto, ha già predisposto alcuni voli charter per chi risulterà negativo: già oggi partirà un volo diretto verso l' Europa dell' est. Tutti i membri dell' equipaggio, fatta eccezione per circa 170 che dovranno rimanere a bordo per garantire la sicurezza e l' operatività della nave, lasceranno Piombino con degli autobus dedicati. «La macchina organizzativa - ha detto il sindaco - ha funzionato e in poche ore è stato possibile mettere in sicurezza la nave e cominciare ad accertare lo stato di salute dei passeggeri. Piombino ha dimostrato di essere all' altezza della situazione e di questo sono profondamente orgoglioso. Sono felice che queste persone possano tornare in poco tempo a casa dalle loro famiglie: ho ricevuto decine di messaggi da parte dei familiari che mi ringraziavano per la decisione presa». Maila Papi.



PIOMBINO

Corsini: «Per noi priorità assoluta»

«La Costa Diadema a Piombino per noi è una priorità assoluta». Così Stefano Corsini presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale. «Nel ranking delle emergenze che quotidianamente assumono rilievo presso l' **Autorità**, questa circostanza riveste la massima priorità - ha proseguito Corsini - la affronteremo con il consueto senso del dovere e la consapevolezza del momento particolare che sta vivendo il Paese. E nel frattempo faremo la nostra parte continuando a garantire l' operatività dei porti del **sistema** e il funzionamento della relativa catena logistica che, insieme quelle degli altri porti italiani, assicura la sopravvivenza della popolazione dal punto di vista sanitario e alimentare». «Il porto di Piombino era pronto ad accogliere la Costa Diadema, con la partecipazione solidale di tutte le istituzioni. Operiamo, sempre in contatto con il ministro e istituzioni locali e regionali».

**Una sirena liberatoria «L'odissea è finita»**  
Attraversa in porto la Costa Diadema con alcuni casi di coronavirus  
Il sindaco Ferreri sulla scena della organizzazione e dell'assistenza

**Il generale sta in mare da più di 10 giorni alla ricerca di un punto sicuro dove sbarcare**

**Corsini: «Per noi priorità assoluta»**

**Il capo dei piloti è salito per primo a bordo «Un po' di tensione, poi grande lavoro di squadra»**



## Coronavirus: sindaco Piombino, urla di gioia da Costa Diadema

(ANSA) - **PIOMBINO** (LIVORNO), 30 MAR - "Il momento più emozionante di questa lunga mattinata è stato quando abbiamo potuto distintamente avvertire le urla di gioia provenire dall' interno della Costa Diadema, un secondo dopo aver attraccato al **porto** di **Piombino**". Lo scrive su Facebook il sindaco di **Piombino** (Livorno) Francesco Ferrari (Fdi) pubblicando un video dell' attracco della Costa Diadema oggi nel **porto** toscano. "La grande nave da crociera - prosegue Ferrari - ha vagato per giorni nel Mediterraneo alla ricerca di uno sbarco continuamente negato. **Piombino** ha acconsentito all' attracco, risolvendo di fatto una criticità che era, non ho problemi ad affermarlo, una vergognosa offesa alla dignità di 1255 persone". (ANSA).



## Corriere Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

### Piombino, Costa Diadema entra in porto - De Micheli, dalla quarantena: "Organizzate tutte le procedure"

30 Mar, 2020 PIOMBINO - Sta facendo ingresso nel porto di Piombino la nave Costa Diadema , con a bordo 1255 membri dell' equipaggio, tra i quali 155 italiani, e con una ventina di casi sospetti di Covid-19, tra questi cinque persone, richiederebbero cure mediche in ospedale. La nave era partita da Dubai lo scorso 14 marzo e nel programma originario, sarebbe dovuta arrivare a Civitavecchia il prossimo 5 aprile, ma dopo alcuni giorni che la nave vagava in mare, avendo avuto il divieto di attracco da alcuni porti, il ministro De Micheli, ha avviato richiesta allo scalo toscano che ieri ha offerto le proprie banchine per consentire l' ormeggio e lo sbarco. Il sindaco di Piombino: «Sono convinto che si tratti un gesto di responsabilità importante cui non ho voluto sottrarmi » - ha dichiarato il sindaco di Piombino, Francesco Ferrari: «Piombino ha deciso così di fare la propria parte e dare il suo fattivo contributo alla battaglia che tutti gli italiani stanno affrontando ». « Ho avuto rassicurazione da parte del ministro - ha sottolineato il sindaco - che i malati saranno immediatamente trasferiti negli ospedali nazionali con mezzi idonei e dedicati ». Gli altri membri dell' equipaggio rimarranno in quarantena

obbligatoria a bordo, quotidianamente monitorati da personale medico sanitario. De Micheli fa sapere dalla quarantena presso il ministero : La ministro, Paola De Micheli , che si trova in quarantena presso la sede del ministero, dove vive dal 20 marzo scorso a causa del contagio di un suo collaboratore - ha fatto sapere con una nota diffusa dal Mit- di seguire personalmente la vicenda della Costa Diadema, come del resto di tutte le altre navi da crociera che in questi giorni devono riportare alcuni italiani a casa. « Dal momento che il porto di Civitavecchia è impegnato nell' accoglienza di passeggeri ed equipaggi di altre tre navi da crociera» -si legge nella nota del Mit - « si è ritenuto che la Costa Diadema dovesse attendere prima di poter attraccare. Durante l' attesa, un membro dell' equipaggio ha accusato sintomi simili a quelli del Covid-19 , pertanto la Guardia costiera avvisata dal comandante della nave si è mantenuta in contatto per l' eventuale evacuazione di emergenza nella giornata di oggi». « Le procedure di verifica sanitaria, isolamento ed eventuali trasferimenti saranno organizzate » - ha specificato De Micheli - « al fine di garantire la sicurezza sanitaria ai cittadini, ai lavoratori del porto e ovviamente ai medesimi membri dell' equipaggio. Ringrazio il sindaco della città di Piombino per la responsabilità e disponibilità immediata dimostrate ». Il presidente dell' **Autorità portuale** « Il porto di Piombino è pronto ad accogliere la Costa Diadema con la partecipazione solidale di tutte le istituzioni » - ha fatto sapere in un comunicato il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** di Livorno e Piombino, **Stefano Corsini** - « Operiamo, sempre in contatto con il ministro, in coordinamento con il Prefetto, il Sindaco, la Regione Toscana, la Protezione civile, la Capitaneria di Porto di Piombino e le altre Amministrazioni competenti, per far attraccare la nave e gestire lo sbarco dei membri dell' equipaggio in tutta sicurezza, minimizzando le interazioni con il tessuto cittadino », ha dichiarato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, **Stefano Corsini**, che considera necessario dare subito avvio a un tavolo di consultazione per monitorare passo per passo tutta l' operazione. « Nel ranking delle emergenze che quotidianamente assumono rilievo presso l' **Autorità**, questa circostanza riveste la massima priorità - ha concluso **Corsini** - La affronteremo con il consueto senso del dovere e la consapevolezza del momento particolare che sta vivendo il Paese. E nel frattempo faremo la nostra parte continuando a garantire l' operatività dei porti del **sistema** e il



funzionamento della relativa catena logistica che, insieme quelle degli altri porti italiani, assicura la sopravvivenza della popolazione dal punto di vista



## Corriere Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

---

sanitario e alimentare ».

## #Coronavirus: De Micheli, Costa Diadema attracca a Piombino con tutte procedure di sicurezza

(FERPRESS) - Roma, 30 MAR - Contrariamente a quanto previsto dal programma originario, secondo il quale la nave Costa Diadema, battente bandiera italiana, sarebbe arrivata a Civitavecchia il prossimo 5 aprile, nella serata di venerdì 27 marzo la nave si trovava già nei dintorni. Dal momento che il **porto** di Civitavecchia è impegnato nell' accoglienza di passeggeri ed equipaggi di altre tre navi da crociera, si è ritenuto che la Costa Diadema dovesse attendere prima di poter attraccare. Lo riferisce una nota del MIT. "Durante l' attesa, un membro dell' equipaggio ha accusato sintomi simili a quelli del Covid-19 - riferisce la nota - la Guardia costiera avvisata dal comandante della nave si è mantenuta in contatto per l' eventuale evacuazione di emergenza nella giornata di oggi. La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli che sta seguendo personalmente la vicenda della Costa Diadema e di tutte le navi da crociera che in questi giorni devono riportare alcuni italiani a casa, a seguito anche di un confronto con la Protezione civile, la Guardia Costiera, il Presidente della Regione Toscana, l' autorità portuale e il sindaco della città di **Piombino**, ha stabilito che nelle prossime ore la nave Costa Diadema attraccherà al **porto** di **Piombino** dove si procederà a tutte le verifiche sanitarie, agli eventuali isolamenti e ricoveri, secondo le procedure stringenti previste dal decreto interministeriale n. 125 MiT - Min. Salute, recante misure per le navi da crociera attualmente in viaggio". "Le procedure di verifica sanitaria, isolamento ed eventuali trasferimenti saranno organizzate, come già avvenuto in questi giorni, secondo le previsioni del decreto e mantenendo in stretto coordinamento tutte le autorità preposte - dichiara la ministra - al fine di garantire la sicurezza sanitaria ai cittadini, ai lavoratori del **porto** e ovviamente ai medesimi membri dell' equipaggio. Ringrazio il sindaco della città di **Piombino** per la responsabilità e disponibilità immediata dimostrate".



# Il Nautilus

Piombino, Isola d' Elba

## La Costa Diadema ha attraccato nel porto di Piombino

La Costa Diadema ha attraccato nel **porto** di **Piombino**: successo per la potente macchina organizzativa che garantirà la sicurezza sanitaria delle 1255 persone dell' equipaggio. Non ci sono possibilità di contatto né con la città né con i nostri concittadini. Il momento più emozionante di questa lunga mattinata è stato quando abbiamo potuto distintamente avvertire le urla di gioia provenire dall' interno della Costa Diadema, un secondo dopo aver attraccato al **porto** di **Piombino**. La grande nave da crociera ha vagato per giorni nel mediterraneo alla ricerca di uno sbarco continuamente negato. **Piombino** ha acconsentito all' attracco, risolvendo di fatto una criticità che era, non ho problemi ad affermarlo, una vergognosa offesa alla dignità di 1255 persone. I responsabili di Usmaf, il servizio sanitario marittimo, sono immediatamente saliti a bordo per accertarsi delle condizioni di salute di uomini e donne dell' equipaggio, tra cui molti italiani. Sono una ventina i soggetti che sembrano presentare la sintomatologia tipica del Covid 19. Terminati gli accertamenti del caso, chi necessiterà di ricovero sarà trasportato negli ospedali nazionali con percorsi sicuri e dedicati. Il resto degli occupanti sarà fatto sbarcare nei prossimi giorni: la potente macchina organizzativa della Protezione Civile Nazionale, che coordina tutti i soggetti coinvolti, è al lavoro per garantire la sicurezza sanitaria. Non ci sono possibilità di contatto né con la città né con i nostri concittadini, come da nuova assicurazione da parte del Governo, ribadita anche questa mattina. Abbiamo compiuto la scelta giusta e ne vado orgoglioso: governare significa assumersi responsabilità ed essere concretamente di aiuto in un momento così delicato per il nostro Paese. I piombinesi devono essere fieri di aver dimostrato una maturità non scontata e aver compiuto un gesto di umanità reale. Voglio, col cuore in mano, ringraziare le Istruzioni, i soggetti protagonisti dell' azione di oggi e tutti coloro che, a vario titolo, operano nel **porto** di **Piombino** e che, con impegno e scrupolosità, hanno dato il proprio contributo, e continueranno a farlo, affinché la macchina perfetta imbastita in poche ore possa continuare ad essere così efficace.



# Informatore Navale

Piombino, Isola d' Elba

## La Costa Diadema a Piombino, Corsini: per noi è una priorità assoluta

29 Marzo 2020 (22.00) «Il porto di Piombino è pronto ad accogliere la Costa Diadema, con la partecipazione solidale di tutte le istituzioni. Operiamo, sempre in contatto con il Ministro, in coordinamento con il Prefetto, il Sindaco, la Regione Toscana, la Protezione civile, la Capitaneria di Porto di Piombino e le altre Amministrazioni competenti, per far attraccare la nave e gestire lo sbarco dei membri dell' equipaggio in tutta sicurezza, minimizzando le interazioni con il tessuto cittadino», ha dichiarato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini**, che considera necessario dare subito avvio a un tavolo di consultazione per monitorare passo per passo tutta l' operazione. «Nel ranking delle emergenze che quotidianamente assumono rilievo presso l' **Autorità**, questa circostanza riveste la massima priorità - ha proseguito **Corsini** - La affronteremo con il consueto senso del dovere e la consapevolezza del momento particolare che sta vivendo il Paese. E nel frattempo faremo la nostra parte continuando a garantire l' operatività dei porti del **sistema** e il funzionamento della relativa catena logistica che, insieme quelle degli altri porti italiani, assicura la sopravvivenza della popolazione dal punto di vista sanitario e alimentare». Questo messaggio non impegna in alcun caso l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** e contiene informazioni appartenenti al mittente, che potrebbero essere di natura confidenziale, esclusivamente dirette al destinatario sopra indicato. Qualora Lei non sia il destinatario indicato, Le comunichiamo che, ai sensi dell' articolo 616 Codice penale e del d.lgs n.196/03, sono severamente proibite la revisione, divulgazione, rivelazione, copia, ritrasmissione di questo messaggio nonché ogni azione correlata al contenuto dello stesso.



### Piombino è pronto ad accogliere Costa Diadema

LIVORNO Il porto di Piombino è pronto ad accogliere la Costa Diadema, con la partecipazione solidale di tutte le istituzioni. Operiamo, sempre in contatto con il ministro, in coordinamento con il prefetto, il sindaco, la Regione Toscana, la Protezione civile, la Capitaneria di Porto di Piombino e le altre Amministrazioni competenti, per far attraccare la nave e gestire lo sbarco dei membri dell'equipaggio in tutta sicurezza, minimizzando le interazioni con il tessuto cittadino, ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, che considera necessario dare subito avvio a un tavolo di consultazione per monitorare passo per passo tutta l'operazione. Nel ranking delle emergenze che quotidianamente assumono rilievo presso l'Autorità, questa circostanza riveste la massima priorità ha proseguito Corsini. La affronteremo con il consueto senso del dovere e la consapevolezza del momento particolare che sta vivendo il Paese. E nel frattempo faremo la nostra parte continuando a garantire l'operatività dei porti del sistema e il funzionamento della relativa catena logistica che, insieme quelle degli altri porti italiani, assicura la sopravvivenza della popolazione dal punto di vista sanitario e alimentare. Come noto, Costa Diadema, avrebbe dovuto attraccare a Civitavecchia il prossimo 5 Aprile, ma poiché un membro dell'equipaggio ha accusato sintomi simili a quelli del Covid-19, il Mit di concerto con altre Autorità ha deciso che la nave facesse rotta verso il porto toscano e come ha ribadito il presidente Corsini, Piombino è pronto ad accogliere la nave italiana in tutta sicurezza.





## Costa Diadema, il governo organizza voli charter per rimpatriare i marittimi

Piombino Procedono le operazioni di sbarco e sanificazione della Costa Diadema nel porto di Piombino (Livorno). La nave è arrivata questa mattina , dopo essere stata rifiutata da diversi porti italiani. I medici dell'Ufficio sanità marittima sono saliti a bordo della Diadema per verificare lo stato di salute dei membri dell'equipaggio. Sono cinque i marittimi che presentano sintomi mentre altri tredici restano sospetti con sintomi lievi: il caso più grave è già stato fatto sbarcare e trasportato in un ospedale Covid , ma nelle prossime ore anche gli altri quattro lavoratori saranno accompagnati in strutture sanitarie dedicate. Lo ha reso noto il Comune di Piombino. I medici dell'Usmaf provvederanno a eseguire i tamponi su tutti i membri dell'equipaggio: sono arrivati a Piombino 720 kit e da domani i medici cominceranno a eseguire i test partendo dai tredici passeggeri sospetti e continuando poi con il resto dell'equipaggio, con priorità per gli stranieri che possono già tornare nel loro paese di origine. Il ministero degli Esteri, intanto, ha già predisposto alcuni voli charter per rimpatriare i marittimi che risulteranno negativi al tampone: già domani partirà un volo diretto verso l'Europa orientale . Tutti i membri dell'equipaggio, fatta eccezione per circa 170 che dovranno rimanere a bordo per garantire la sicurezza e l'operatività della nave, lasceranno Piombino con pullman dedicati seguendo un rigido protocollo di sicurezza. 'La macchina organizzativa dichiara il sindaco di Piombino Francesco Ferrari ha funzionato e in poche ore è stato possibile mettere in sicurezza la nave e cominciare ad accertare lo stato di salute dei passeggeri: per questo voglio ringraziare tutte le istituzioni e i soggetti che hanno contribuito. Piombino ha dimostrato di essere all'altezza della situazione e di questo sono profondamente orgoglioso. Sono felice che queste persone possano tornare in poco tempo a casa dalle loro famiglie: oggi ho ricevuto decine di messaggi da parte dei familiari e dagli stessi membri dello staff della Costa Diadema che mi ringraziavano per la decisione presa. A tutti loro voglio dire che non serve gratitudine, ho fatto quello che ogni italiano responsabile avrebbe fatto. In coscienza, non potevo permettere che più di mille persone rimanessero in mare aperto , soprattutto nelle precarie condizioni che il nostro paese e tutto il mondo stanno attraversando'.

**Informative**

Il nostro sito e gli strumenti di terra usati in caso emergenti fruttano dati personali (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e fanno uso di cookie e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento della qualità dei servizi offerti.

Consenti di accettare l'elenco di cookie e altri identificatori elencando il consenso a questa informativa, proseguendo la navigazione di questa pagina, cliccando su "Sì" o sul pulsante "continua a navigare in altre mode".

**Scopri di più e personalizza**

---

**Costa Diadema, il governo organizza voli charter per rimpatriare i marittimi**

30 MARZO 2020 - **Salvatore**



**Piombino -** Procedono le operazioni di sbarco e sanificazione della Costa Diadema nel porto di Piombino (Livorno). La nave è arrivata questa mattina, dopo essere stata rifiutata da diversi porti italiani. I medici dell'Ufficio sanità marittima sono saliti a bordo della Diadema per verificare lo stato di salute dei membri dell'equipaggio.

Sono cinque i marittimi che presentano sintomi mentre altri tredici restano sospetti con sintomi lievi. Il caso più grave è già stato fatto sbarcare e trasportato in un ospedale Covid, ma nelle prossime ore anche gli altri quattro lavoratori saranno accompagnati in strutture sanitarie dedicate. Lo ha reso noto il **Comune di Piombino**.

I medici dell'Usmaf provvederanno a eseguire i tamponi su tutti i membri dell'equipaggio: **sono arrivati a Piombino 720 kit** e da domani i medici cominceranno a eseguire i test partendo dai tredici passeggeri sospetti e continuando poi con il resto dell'equipaggio, con priorità per gli stranieri che possono già tornare nel loro paese di origine.

**Iscriviti alla newsletter**

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

## La Diadema arrivata a Piombino: 170 marittimi resteranno a bordo per la sanificazione

Piombino La maggior parte dei 1.250 membri dell'equipaggio della Costa Diadema scenderà oggi dalla nave da crociera attraccata nel primissimo pomeriggio a Piombino. Secondo quanto riportato da fonti locali, dopo i 20 sospetti contagiati da Covid-19 che avranno la priorità assoluta nello sbarco, a scendere dopo 15 giorni di navigazione saranno un migliaio di persone. Resteranno a bordo della Diadema, invece, circa 170 persone che avranno il compito di garantire il funzionamento della nave da crociera durante le operazioni di sanificazione dell'imbarcazione.

**informative**  
In questo sito e gli strumenti di terze parti in esso integrati trattano dati personali (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e fanno uso di cookies e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento delle funzioni offerte dalla nostra pagina.  
Cliccando di accettare i cookies e altri identificatori consentendo il trattamento questa informativa, autorizzando la navigazione di questa pagina, il vostro consenso è considerato valido e continuato a navigare in altre pagine.

**scopri di più e personalizza**

### La Diadema arrivata a Piombino: 170 marittimi resteranno a bordo per la sanificazione

30 MARZO 2020 - *Barbara*



**Iscriviti alla newsletter**  
Ricevi le migliori notizie sulle shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

**Articoli correlati**



## Stop ai traghetti per la Grecia, informazioni al Consolato di Ancona

*Uno dei Consolati più rappresentativi della Grecia in Italia si trova ad Ancona, essendo la città un punto di smistamento delle navi che vanno nei porti ellenici e sono spesso il porto maggiore di partenza dall' Italia della folla di turisti che vogliono maggiori comodità per il viaggio . Come misura preventiva per la diffusione del*

In foto Dimitrios Beligiannis Uno dei Consolati più rappresentativi della Grecia in Italia si trova ad Ancona, essendo la città un punto di smistamento delle navi che vanno nei porti ellenici e sono spesso il **porto** maggiore di partenza dall' Italia della folla di turisti che vogliono maggiori comodità per il viaggio . Come misura preventiva per la diffusione del coronavirus, la Grecia ha stabilito il blocco dei passeggeri dei traghetti in ingresso nei porti ellenici. Lo sbarco è consentito solo ai tir con gli autisti a bordo per permettere l' arrivo delle merci. Per le due navi in partenza nel pomeriggio da Ancona, Blues star-Superfast alle 17.30 e Minoan-Grimaldi alle 19, le autorità greche hanno consentito la partenza dei soli passeggeri con documento greco oltre ai tir con autisti. I passeggeri con documento greco sono 10 per la Blue star-Superstar e 30 per la Grimaldi. Un' operazione alla quale si è dovuto rispondere in tempi rapidissimi. Una risposta immediata che si è resa possibile grazie alla collaborazione fra le istituzioni, il console onorario greco ad Ancona, Dimitrios Beligiannis, e le forze dell' ordine e di assistenza ai passeggeri operative al **porto**.

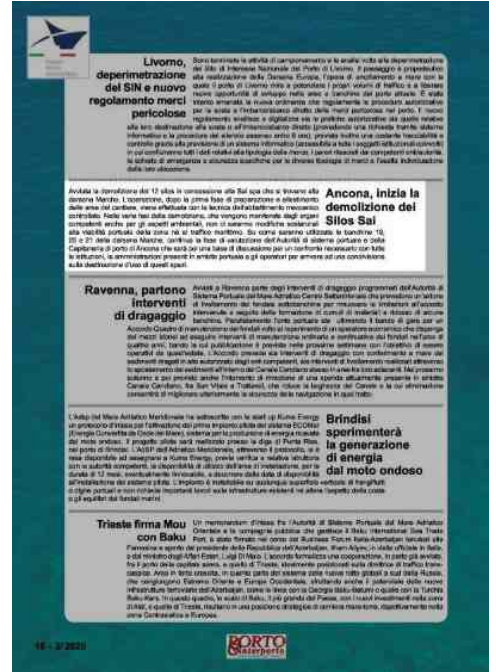


# PORTO&interporto

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Ancona, inizia la demolizione dei Silos Sai

Avviata la demolizione dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. L'operazione, dopo la prima fase di preparazione e allestimento delle aree del cantiere, viene effettuata con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato. Nelle varie fasi della demolizione, che vengono monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. Su come saranno utilizzate le banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche, continua la fase di valutazione dell'Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che sarà poi una base di discussione per un confronto necessario con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per arrivare ad una condivisione sulla destinazione d'uso di questi spazi.



## Civitavecchia tra «navi lazzaretto» e marinai positivi

*Aumentano i contagiati in città. Proseguono le operazioni di rimpatrio delle comitive*

Valeria Costantini

Evitato lo sbarco della Costa Diadema, al porto di Civitavecchia restano da gestire ancora due criticità. Sono giorni di tensione nell' approdo laziale, diventato meta di quelle che ormai in città chiamano «navi-lazzaretto», crociere trasformate in prigioni dorate e respinte dalle marine di mezzo Mediterraneo. Da una parte le preoccupazioni dei residenti di un Comune alle prese con aumento di contagi (oltre 130) e decessi, dall' altra la necessità di tutelare la salute e i diritti anche di turisti ed equipaggi. Sono ancora in corso le operazioni di sbarco dei passeggeri della Costa Victoria, ormeggiata al porto ormai dal 25 marzo, tra le contestazioni del sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, che aveva lanciato l' allarme sui rischi dell' incremento dei contagi dovuto all' arrivo di migliaia di turisti. Complesso lo sforzo della compagnia di navigazione che, insieme a governo italiano, ambasciate e autorità marittime, sta lavorando al rientro degli ultimi ospiti, circa 200 tra russi e spagnoli: per alcuni gruppi, in attesa dei voli predisposti dai Paesi di origine, è stato deciso il trasferimento negli alberghi romani. Resta però il nodo equipaggio, con l' appello disperato dello stesso comandante Massimo Castiello che ha denunciato la carenza di controlli con i tamponi per lui e i suoi colleghi, nonostante la presenza di sintomi febbrili: «Due membri sono risultati positivi, siamo sequestrati a bordo», ha segnalato il primo ufficiale con un video sui social. I crew-member malati, fa sapere Costa Crociere, sono stati ricoverati in ospedale, ma intanto «prosegue il lavoro per riportare a casa passeggeri e personale». Operazioni lunghe che, all' approdo, prevedono il monitoraggio della temperatura ad opera della Sanità marittima e poi il trasporto con pullman verso l' aeroporto di Fiumicino o negli hotel della Capitale. Era attesa al porto laziale anche la Costa Diadema, poi diretta a Piombino, ma da oltre dieci giorni è ancorata a Civitavecchia anche la Msc Grandiosa. Sono 400 gli operatori a bordo, tra cui dodici membri dello staff contagiati dal Covid-19 e seguiti dai medici della Asl Roma4 e dello Spallanzani. Due dei lavoratori, tutti stranieri, si sono aggravati nelle ultime ore e sono stati trasferiti in ospedale. Al momento non sono attese altre navi da crociera. Francesco Maria di Majo, che presiede l' Autorità portuale, si dice pronto a garantire «la massima efficienza del settore commerciale e dell' economia portuale in questo momento di emergenza».



## Porto, le imprese in crisi: iniziano le richieste di cig

*Sono soprattutto quelle del settore passeggeri Pure la Cpc in sofferenza*

I PROBLEMI DELLO SCALO Mentre l'emergenza sbarchi dalle navi di crociera si sta regolarizzando, nel porto si comincia davvero a fare la conta dei danni del Coronavirus. Mentre la Costa Diadema ieri su decisione del ministro dei Trasporti ha attraccato a Piombino, continuano al rallenty gli sbarchi dalla Costa Victoria per la mancanza di voli che possano portare a casa gli ultimi passeggeri e degli equipaggi di Msc Grandiosa e della stessa Vittoria. Una situazione, che seppure con la preoccupazione che a bordo possano esserci persone positive al Covid, è al momento sotto controllo. LA CRISI DELLE IMPRESE Meno gestibili sono le ricadute negative che lo stop ai traffici passeggeri stanno avendo sullo scalo. «Per ora solo Port Mobility spiega il referente della Filt Cgil Alessandro Borgioni ha chiesto la cassa integrazione, ma ci hanno contattati anche altre imprese come Cosepo, Grimaldi e probabilmente lo farà anche Roma Cruise Terminal». Per quanto riguarda Port Mobility, la società ha pensato a un ricorso alla Cig pari a nove settimane a 0 ore. «Abbiamo come ha scritto in una nota ai sindacati l'ad Edgardo Azzopardi - più volte chiesto un incontro con l' Authority, per ricevere indicazioni per l' assicurazione dei servizi minimi necessari a garantire la continuità delle operazioni. Purtroppo, a oggi, senza risposta. Da qui la scelta di un ricorso più consistente agli ammortizzatori sociali». Una scelta che per i sindacati non sarà possibile attuare dal momento che una società di interesse generale deve garantire i servizi essenziali. Situazione a parte per la Compagnia portuale che come cooperativa non ha diritto alla cassa integrazione, ma può in caso di necessità far ricorso all' Ima, Istituto mancato avviamento. «A marzo siamo riusciti a reggere l' urto dice il presidente della Cpc Enrico Luciani raschiando il fondo cassa e ritoccando gli stipendi, ma ad aprile la vedo nera. Avremo un calo del 50% del fatturato e difficilmente potremo farcela da soli. Di sicuro non potremo rinnovare i contratti ai 50/60 interinali». Un futuro buio per il porto, che negli ultimi anni si è candidato a essere leader solo nei traffici crocieristici e passeggeri. «L' unica speranza afferma Borgioni è che i vertici dell' Authority presentino subito un piano per l' emergenza. Dal Mit sono stati promessi aiuti e agevolazioni per non fermare i porti, ora serve dinamicità e flessibilità da Molo Vespucci, tenendo conto che molti scali del nord hanno i piazzali saturi e con la ripresa dei traffici dalla Cina ci sarà sempre più richiesta». MOLO VESPUCCI ACCELERAZIONE Rapidità assicurata ieri proprio dal presidente dell' Authority Francesco Maria di Majo «per mettere in condizione il porto di ricevere grandi quantità di merce, in virtù della sua capacità e delle banchine a disposizione e con il vantaggio ulteriore dell' Interporto dotato di celle frigorifere con elevata capacità di stoccaggio. Ben vengano - aggiunge di Majo - anche operazioni sinergiche tra diversi operatori portuali, come l' operazione odierna di un importante stoccaggio, da parte di un operatore, di un nuovo traffico di tremila auto in polizza in importazione, in un' area data recentemente in concessione a un altro operatore. L' ambito portuale e quello retroportuale hanno altre aree che sono immediatamente disponibili e fruibili per ricevere qualunque tipologia di merce». Per l' Authority è necessario che il porto si apra ad una maggiore diversificazione per quanto riguarda le tipologie di traffico che non hanno mai scalato l' approdo. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Roma

### Napoli

CAPRI I sindaci dell' isola chiedono al Prefetto e a De Luca di intervenire

### «Si rispettino le norme agli imbarchi»

CAPRI. C'è una falla ai controlli ai porti di partenza a Napoli. Il sindaco di Capri, Marino Lembo, lo aveva già denunciato e a lui si affianca anche il sindaco di Anacapri, Alessandro Scoppa. Insieme, i due sindaci hanno inviato una lettera al presidente della Giunta regionale della Campania, Vincenzo De Luca, al Prefetto di Napoli, Marco Valenti ed al Presidente dell' **Autorità Portuale** di Napoli, Pietro Spirito. Lembo e Scoppa chiedono di predisporre, e ove necessario di intensificare, il sistema di controllo nei punti di imbarco per Capri, per evitare il ripetersi di recenti ed allarmanti episodi che sono avvenuti negli ultimi giorni con la violazione delle norme vigenti, varate dal Governo e della Regione per evitare il contagio da coronavirus. "La semplice segnalazione allo sbarco sulle isole - dicono i due sindaci - non serve a garantire gli esiti positivi che sono, al contrario, necessari per il puntuale rispetto delle norme violate". Purtroppo, è scritto nella nota, "il sistema in atto ha già evidenziato e continua a mostrare falle con arrivi indiscriminati nell' isola di Capri, legati proprio alla mancata effettuazione dei controlli a Napoli da parte degli organi preposti. In conseguenza di ciò, si genera un crescente allarme sociale nei due comuni, che potrebbero avere gravissime ripercussioni sull' ordine public". I due sindaci richiamano l' attenzione sull' art. 1 del DPCM 22 marzo 2020 dove si dispone che "è fatto divieto a tutte le persone fisiche di trasferirsi o spostarsi, con mezzi di trasporto pubblici o privati, in un comune diverso rispetto a quello in cui attualmente si trovano, salvo che per comprovate esigenze lavorative, di assoluta urgenza ovvero per motivi di salute". I sindaci chiedono un efficace sistema di controllo nei punti di imbarco: Napoli, Beverello, Calata di Massa e Molo 28; Sorrento; Castellammare di Stabia.

**AREA SUD**  
**MUORE IN OSPEDALE: SOSPETTO CORONAVIRUS AVEVA 45 ANNI ED ERA TORNATO DAL NORD**  
L'uomo, residente nella periferia di Castellammare di Stabia, era in attesa di conoscere l'esito del tampone e si affrettava all'isolamento fotografico.  
L'uomo è stato ricoverato in ospedale per un'infiammazione polmonare. Il medico ha sospeso il contagio da coronavirus. Aveva 45 anni ed era tornato dal Nord.  
L'uomo, residente nella periferia di Castellammare di Stabia, era in attesa di conoscere l'esito del tampone e si affrettava all'isolamento fotografico.  
L'uomo è stato ricoverato in ospedale per un'infiammazione polmonare. Il medico ha sospeso il contagio da coronavirus. Aveva 45 anni ed era tornato dal Nord.



## PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

### GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA SULL'ECONOMIA MARITTIMA

Pietro Spirito

Mentre continuiamo ad affrontare l'emergenza della pandemia, vale la pena di cominciare a tracciare le conseguenze che si stanno determinando, e che si determineranno anche in prospettiva, per effetto della crisi generata dal Coronavirus. E' opportuno tentare questo esercizio anche perché l'economia marittima rappresenta sempre un termometro sensibile circa l'andamento complessivo da un lato del tessuto produttivo e dall'altro delle movimentazioni dei passeggeri, non solo per pendolarismo di corto raggio ma anche per attività turistica. Nell'immediato stiamo registrando un drastico calo nei volumi e nei servizi di trasporto, particolarmente sensibile nel segmento del trasporto passeggeri. Le crociere si sono bloccate completamente, ed è probabile che i segni di questo arresto, o destinato a durare almeno per l'intero anno in corso, contageranno probabilmente anche l'andamento degli anni futuri. La memoria degli eventi che hanno caratterizzato l'emergenza sanitaria a bordo di diverse navi da crociera potrebbe determinare un impatto psicologico non di breve periodo. Proprio nel segmento di mercato nel quale si prevedeva una crescita significativa e robusta, la pandemia rischia di modificare un trend di

sviluppo che appariva solido e di lungo periodo. Nel traffico passeggeri di corto e di medio raggio, il drastico rallentamento dei volumi è invece più strettamente correlato con l'emergenza e con la stretta decisa sulla mobilità dei cittadini per ridurre il distanziamento sociale. Cessata questa fase, è molto probabile che in un tempo anche breve si possa tornare ad un volume fisiologico di spostamenti in questo segmento di mercato. Più difficile, e forse anche prematuro, è il ragionamento che si può condurre oggi sul traffico commerciale. Quello che accadrà nel settore del trasporto merci dipenderà molto da ciò che si determinerà nella riorganizzazione del settore industriale. E' possibile che alcune produzioni troveranno una loro ricollocazione nei paesi di più matura industrializzazione, riducendo i gradi di dipendenza che inevitabilmente sono connessi alle scelte determinate dalla globalizzazione spinta dei decenni passati. Ma probabilmente si tratterà di adattamenti che non saranno destinati a modificare lo scenario complessivo dell'economia nel suo insieme. Quello che è purtroppo certo è la crisi dell'economia determinata dal brusco rallentamento della produzione industriale. Secondo la maggior parte degli osservatori siamo in presenza di una profonda discontinuità e difficoltà strutturale, peggiore delle crisi che abbiamo vissuto dal 1987 in avanti, sino al 2011. Molto dipenderà dalle risposte di politica economica degli Stati. Il mercato non sembra disporre delle energie e delle capacità per affrontare una crisi sistemica come questa. Gli annunci, ed i primi provvedimenti assunti, vanno in questa direzione, con ingentissime risorse messe in campo dagli Stati Uniti, dalla Germania, dalla Gran Bretagna. L'Italia ha definito un primo pacchetto di misure emergenziali, e altre sono state annunciate nel mese di aprile. Ma nel nostro caso molto dipenderà dall'indirizzo che sarà seguito dalla Unione Europea. Non è ancora chiaro l'approdo tra le diverse linee che sono emerse nel corso di queste settimane. Se non dovesse affermarsi una logica di approccio fortemente solidale tra gli Stati dell'Unione, la ripresa italiana sarà certamente più difficile e più lontana nel tempo. Articolando questi stessi fenomeni legati alla evoluzione della economia marittima con la chiave di lettura dei nostri territori, non cambia di molto il quadro. Cerchiamo di capire quali sono ora, e quali potrebbero essere in prospettiva, le conseguenze sulla domanda e sui servizi nei porti di Napoli e di Salerno. Nel segmento dei passeggeri,





registreremo una ripresa più rapida del trasporto passeggeri di medio a di corto raggio, mentre il settore delle crociere, che comunque si riprenderà nel medio-lungo periodo, avrà bisogno di una fase, per il momento non stimabile, di assestamento per tornare su un percorso di crescita. Nel traffico commerciale è davvero molto presto per comprendere quali saranno gli scenari



## PORTI CAMPANI IN RETE

### Napoli

---

successivi alla emergenza della pandemia. Innanzitutto dipenderà dalla durata della crisi: meno lungo sarà il tempo, meno strutturali saranno le conseguenze. Poi, saranno decisivi gli interventi attivi di politica economica: se saranno incisivi ed efficaci, la ripresa potrà avvenire in un tempo più breve, e con minori ferite nell'apparato produttivo e nella struttura sociale. Nel momento attuale va segnalata una tenuta del traffico delle rinfuse, mentre nel settore dei contenitori si assiste ad una caduta significativa delle importazioni, ma ad una crescita delle esportazioni, segnale che va messo in connessione con il modello di specializzazione campano, caratterizzato in particolare dal settore dell'agro-industria. \* Presidente **AdSP** Mar Tirreno Centrale

## PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

### RIPENSARE LA RELAZIONE TRA PORTO E CITTÀ SECONDO UNA LINEA VERTICALE E UNA ORIZZONTALE

*Il ruolo del Teatro Mercadante, lo spazio della Stazione Marittima, l'esempio di Liverpool*

Emilia Leonetti

L'incontro con Angelo Curti riserva, sempre, positive sorprese. Non solo grazie alla sua lunga esperienza nel settore della produzione teatrale e cinematografica, ma anche grazie ad un'intelligenza profonda, capace di guardare nelle pieghe degli avvenimenti, per tirare fuori una sua personale e giammai scontata opinione, per offrire una proposta in grado di arricchire la discussione e di indicare una possibile soluzione. L'appuntamento era stato fissato nella sede di Teatri Uniti, a via Domenico Morelli. I fatti accaduti a partire dalla fine del mese di febbraio ci hanno impedito di vederci, e così la nostra conversazione è avvenuta per telefono. Angelo Curti è Presidente della Cooperativa Teatri Uniti che con sapienza ed equilibrio guida da diversi anni. A questo proposito, mi è rimasta impressa una frase pronunciata da Angelo Curti una volta: La nostra forza è dovuta alla nostra capacità di essere sempre aperti. Chi va via può sempre tornare. Teatri Uniti, la cooperativa di produzione di spettacoli teatrali e anche cinematografici, è una delle principali realtà nazionali, anche se è nata ed ha la sua sede operativa a Napoli. In quasi 33 anni di vita quale ruolo ha avuto il porto di Napoli nella vostra produzione e nella vostra riflessione sulla città? Abbiamo conosciuto il porto quando delle barriere fisiche ormai da tempo cadute impedivano l'accesso e la migliore visibilità del suo spazio. Oggi mi sento di affermare che il rapporto con il porto è assimilabile al rapporto che la città ha con il mare, ovvero come con un confine aperto, l'allargamento di un orizzonte che credo abbia anche una funzione psicologica. Le persone che non vivono in città portuali percepiscono il mare come una sorprendente opportunità di apertura, mentre per noi napoletani è un dato quasi scontato, così come ci sembra scontato veder splendere quasi ogni giorno il sole. Tanto, citando un nostro poeta, il mare sta sempre là e il sole splende. Ciò procura nel carattere, nello stato d'animo dei napoletani una certa tendenza al non fare oggi quello che si può fare da domani. Venendo alla sua domanda, sicuramente ci sono stati vari momenti in cui abbiamo utilizzato il porto come ambientazione per i nostri lavori. Ad esempio, nell'estate del 1991, quando girammo Morte di un matematico napoletano. Le sequenze iniziali, in sceneggiatura alla Stazione Termini di Roma nel 1959, vennero magnificamente e credibilmente ambientate negli spazi della Stazione Marittima, dove girammo anche una suggestiva sequenza onirica poi espunta nel montaggio definitivo del film. La Stazione Marittima ha sempre suscitato in me grande fascino e attrazione. Se un giorno inventeranno un mezzo di trasporto che sostituirà gli aeroplani, i grandi hub aeroportuali diventeranno come è oggi la Stazione Marittima del porto di Napoli, con i suoi grandi spazi ora architettonicamente sovradimensionati ma che in passato videro l'affollamento frenetico dei viaggiatori transatlantici, oggi solo parzialmente sostituiti dal popolo dei crocieristi. Un altro importante momento di relazione con l'area del porto avvenne nell'ottobre 2007, in occasione del Prologo al Teatro Festival Italia di cui siamo stati co-ideatori, con l'approntamento di una vera e propria Cittadella del Teatro e l'accoglienza su una nave di vari artisti internazionali fra i quali un centinaio di musicisti e incantatori di serpenti indiani. Ahimè quell'esperienza non ebbe poi ulteriore seguito per il cambiamento di direzione del Festival Da napoletano come vive il porto? Che relazione ha con questa realtà vitale per una città di mare? Al di là del vedere quotidianamente le grandi navi che



trasmettono un senso di attività e di vita, amo molto spostarmi, se è possibile, via mare. Quando per le nostre tournée teatrali dobbiamo raggiungere la Sicilia cerco di prendere la nave notturna per Palermo o per Catania. Anche per avere la possibilità, arrivando la mattina presto, di fare un'apprezzata colazione con i deliziosi dolci siciliani, che per fortuna si possono trovare freschi di sbarco anche nella zona del porto di Napoli. Il viaggio in nave è anche un



## PORTI CAMPANI IN RETE

### Napoli

---

modo per scoprire una diversa dimensione del tempo e per riflettere. Penso, inoltre, che il porto sia importante per noi napoletani perché ci proietta verso le nostre isole. Io sono legato soprattutto a Procida, ma naturalmente Ischia e Capri sono luoghi che appartengono alla nostra vita ed al nostro immaginario. Devo però ammettere che, vivendo nella zona occidentale della città, prendo più spesso il traghetto per Procida dal porto di Pozzuoli. Credo che avere degli speciali pezzetti di terra, come le nostre isole, così vicini ma raggiungibili solo per mare crei una relazione intensa e particolare con il concetto di spostamento. In che modo, a suo parere, il porto potrebbe divenire luogo di scambi culturali, oltre che di merci, per i concittadini e per i turisti? Bisognerebbe intervenire sulle infrastrutture. Non solo. Gli ex Magazzini Generali sono per esempio uno degli edifici di cui si parla da oltre vent'anni come spazio da trasformare in luogo dell'accoglienza e del tempo libero. Addirittura se ne discusse come luogo da destinare allo spettacolo, con la realizzazione di una multisala cinematografica. Per me sarebbe una strada ancora da perseguire. Io poi ho una mia idea collegata al teatro, e che provo a rilanciare: il Teatro Stabile di Napoli utilizza due sale principali, il Mercadante e il San Ferdinando, ma entrambe hanno circa cinquecento posti. Non possono garantire, dunque, la presenza di un pubblico più numeroso con relativi incassi. Considerando che il Teatro Mercadante è proprio dirimpetto al porto, spesso dico, senza scherzare troppo, che il Teatro Stabile dovrebbe lasciare la sua sede del Mercadante e recuperare alla fruizione continuativa della città il Teatro Politeama, che ha maggiore capienza di posti. In tal modo il Mercadante diventerebbe il palcoscenico ideale per l'accoglienza dei numerosissimi turisti che arrivano sulle navi da crociera, diversificando l'offerta teatrale e rivitalizzando ulteriormente l'area portuale. Si potrebbe anche ideare e realizzare un collegamento diretto dalla Stazione Marittima al Teatro, una sorta di galleria o passaggio particolarmente attraente. Lei viaggia molto, le tournée teatrali l'avranno sicuramente portata in città di mare. Vi sono, secondo il suo punto di vista, città che potrebbero essere un modello di integrazione porto-città per noi di Napoli? Oppure Napoli dovrebbe definire un proprio modello? Ho visto diverse città che hanno uno stretto rapporto con il porto e con il mare. L'esempio per me più recente è quello di Liverpool, dove il waterfront lungo l'estuario del fiume Mersey è patrimonio UNESCO e accoglie la Tate Liverpool, fra le più belle e importanti gallerie d'arte contemporanea al mondo. Oppure Barcellona, dove una panoramichissima teleferica collega la zona portuale di Barceloneta alla collina del Montjuich, unendo località ricche di attrattive. Il porto di Napoli potrebbe certamente prendere spunto da queste città diversamente acquatiche, ma innestandovi le proprie specificità e lavorando, come le dicevo poc'anzi, sulla sua tradizione teatrale e musicale, e creando nuovi spazi al suo interno. Si potrebbe poi implementare il collegamento via mare da Napoli lungo la costa sia occidentale che orientale, in modo da connettere diversi quartieri della città e i comuni che si affacciano sui golfi di Napoli e di Pozzuoli. L'integrazione, a mio parere, dovrebbe avvenire sia in linea verticale dal mare verso la città e sia in linea orizzontale dal porto lungo la costa. Ma questo compete a chi governa, a chi ha la responsabilità delle scelte sul territorio campano in generale e sull'area portuale in particolare. Senza escludere la possibilità di ascoltare chi pur non facendo parte del mondo marittimo, potrebbe fornire un contributo di idee.

## PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

### MOLO BEVERELLO: SEDICI ANNI PER LA NUOVA STAZIONE MARITTIMA.

*Dopo tanti anni di impegno finalmente il via ai lavori*

Il 10 marzo ha avuto pieno inizio la costruzione del nuovo terminal passeggeri alla calata Beverello, un'opera dal costo complessivo di circa diciotto milioni di euro che cambia il volto di un contesto centrale e strategico della città. Questo risultato è stato raggiunto soprattutto negli ultimi tempi grazie all'impulso impresso da **AdSP** del Mar Tirreno Centrale, alla progettualità e alla concertazione tra istituzioni. Eppure, per arrivare dall'idea al cantiere ci sono voluti sedici anni, a partire cioè dal bando di concorso per la progettazione del waterfront, dall'Immacolatella al molo san Vincenzo (2004). Il tempo previsto dei lavori al Beverello è pari a un anno. Sedici anni per le carte, un anno per i lavori. Questo articolo vuole provare a raccontare come si sono perduti almeno dieci anni lungo il percorso e come invece sarebbe possibile, (anche con le difficoltà di sistema che abbiamo in Italia), portare in cantiere un'opera complessa in tempi ragionevoli. Il progetto in due parole. Il molo Beverello, nel suo nuovo assetto, è il primo segmento giunto alla fase di realizzazione del waterfront di Napoli, che ha l'obiettivo di riqualificare l'area per i passeggeri e di ottenere una condivisione degli spazi tra città e porto, avvicinando così la città al mare. Il terminal, dotato di una copertura percorribile che funge da passeggiata del nuovo lungomare si trova tra il Maschio Angioino e il mare, a poche centinaia di metri da piazza Municipio, con cui sarà collegato attraverso un sottopassaggio (ma questo è un altro progetto). Il progetto esecutivo recepisce le modifiche prescritte in conferenza dei servizi nel corso della quale la Soprintendenza BBCCAA e il Comune di Napoli hanno insistito sulla ricerca di un profilo di minimo impatto visivo nei confronti della veduta dalla città verso il mare e dal mare verso la città, ottenuto con l'abbassamento altimetrico dell'edificio. Altre modifiche di rilievo, scaturite attraverso la concertazione con il Comune di Napoli e le compagnie di navigazione, hanno riguardato l'assetto della viabilità di accesso (che sarà messa a sistema con il piazzale Angioino), il sistema degli imbarchi e il terminal provvisorio. La storia del progetto nei sedici anni. La progettazione definitiva del waterfront iniziò nel 2007, (dopo più di due anni di sospensione per un ricorso al TAR), ma l'iter fu di nuovo sospeso a causa della divergenza con la Soprintendenza che aveva apposto un nuovo vincolo all'edificio ex Magazzini Generali. Dopo circa due anni di stasi, nel 2010 fu siglato un protocollo e istituito un tavolo di lavoro tecnico a tre, (Autorità Portuale, Soprintendenza e Comune di Napoli) che, nell'arco di circa sei mesi, approvò un nuovo progetto preliminare di sintesi costruttiva al problema con una soluzione di recupero dell'edificio ex Magazzini Generali. Verso la fine del 2013 si attribuì una via preferenziale al Molo Beverello, rendendolo autonomo dal più complesso sistema del waterfront e fu redatto il progetto definitivo in 60 giorni, tra novembre 2013 e gennaio 2014. Nel gennaio 2017, l'Autorità Portuale, divenuta **AdSP** Mar Tirreno Centrale, ha dato impulso alla conferenza dei servizi che è giunta ad approvazione nel maggio dello stesso anno. Da allora a oggi il processo non si è mai fermato: è stato redatto, verificato e validato il progetto esecutivo, poi approvato dal MIT, finanziato, sottoposto a gara, aggiudicato e contrattualizzato, raggiungendo così la reale cantierabilità. Tempi produttivi e tempi morti. La squadra AdSPprogettisti- istituzione-Stakeholders, ha lavorato ad intermittenza nell'arco di sedici anni, di cui solo sei sono stati produttivi, anche con confronti serrati e dialettici. Dei

Francesco Nicchiarelli



dieci anni rimanenti, due sono andati perduti per un ricorso al TAR e otto anni sono stati completamente inattivi. Questo andamento è spiegabile richiamando (anche) la combinazione delle opposizioni al progetto (da parte di alcuni operatori portuali) e l'instabilità abnorme della carica al vertice dell'AdSP: in sedici anni si sono succeduti tre presidenti, due dei quali dimessisi bruscamente prima della fine



## PORTI CAMPANI IN RETE

### Napoli

---

mandato (a seguito di vicende giudiziarie), e quattro commissari, i cui periodi di incarico coincidono con periodi di stasi più evidente. L'attuale vertice dell'AdSP lavorando sul medio orizzonte temporale ha finalmente voluto, (e potuto), perseguire la cantierabilità del progetto in modo sistematico ottenendo l'accelerazione degli ultimi tre anni. La nostra esperienza ci dice in sintesi che difficoltà, critiche e opposizioni al progetto sono state superate quando c'è stata un'azione determinata da parte dell'AdSP. Questa breve ricostruzione conferma la prima condizione necessaria alla realizzazione di grandi progetti urbani: una volontà chiara e identificabile al vertice dell'istituzione proponente, che possa dialogare con le altre istituzioni coinvolte e che dia messaggi coerenti ai funzionari, ai progettisti, agli stakeholders.

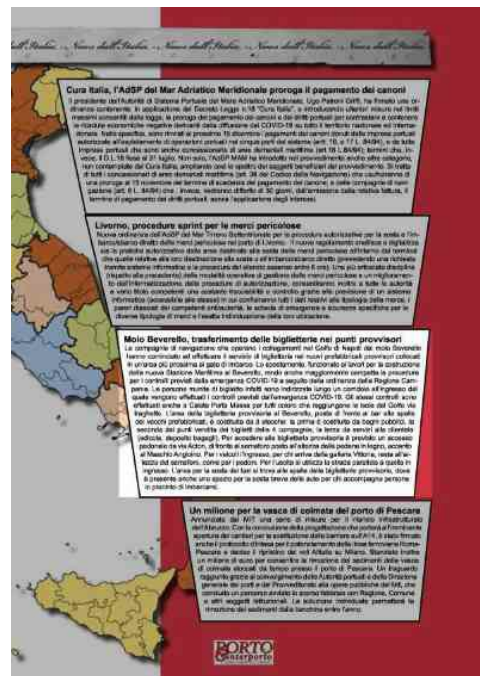


# PORTO&interporto

Napoli

## Molo Beverello, trasferimento delle biglietterie nei punti provvisori

Le compagnie di navigazione che operano i collegamenti nel Golfo di Napoli dal molo Beverello hanno cominciato ad effettuare il servizio di biglietteria nei nuovi prefabbricati provvisori collocati in un'area più prossima ai gate di imbarco. Lo spostamento, funzionale ai lavori per la costruzione della nuova Stazione Marittima al Beverello, rende anche maggiormente compatta la procedura per i controlli previsti dalla emergenza COVID-19 a seguito della ordinanza della Regione Campania. Le persone munite di biglietto infatti sono indirizzate lungo un corridoio all'ingresso del quale vengono effettuati i controlli previsti dall'emergenza COVID-19. Gli stessi controlli sono effettuati anche a Calata Porta Massa per tutti coloro che raggiungono le isole del Golfo via traghetto. L'area della biglietteria provvisoria al Beverello, posta di fronte ai bar alle spalle dei vecchi prefabbricati, è costituita da 3 stecche: la prima è costituita da bagni pubblici, la seconda dai punti vendita dei biglietti delle 4 compagnie, la terza da servizi alla clientela (edicola, deposito bagagli). Per accedere alla biglietteria provvisoria è previsto un accesso pedonale da via Acton, di fronte al semaforo posto all'altezza della pedana in legno, accanto al Maschio Angioino. Per i veicoli l'ingresso, per chi arriva dalla galleria Vittoria, resta all'altezza del semaforo, come per i pedoni. Per l'uscita si utilizza la strada parallela a quella in ingresso. L'area per la sosta dei taxi si trova alle spalle delle biglietterie provvisorie, dove è presente anche uno spazio per la sosta breve delle auto per chi accompagna persone in procinto di imbarcarsi.



## PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

### LA RIFORMA DEI PORTI, È MANCATO PERIODO DI RODAGGIO PRIMA DELL'APPLICAZIONE

*A quattro anni dal varo della legge n. 169/2016 le incongruenze per il sistema portuale campano*

Emilia Leonetti

Nino Criscuolo è componente, in rappresentanza del Comune di Salerno, del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale dal suo insediamento. In quest'intervista evidenzia le incongruenze che, a suo parere, non hanno consentito l'armonizzazione e l'integrazione dei porti del sistema campano. Lei è componente del Comitato di Gestione, dal suo insediamento, in rappresentanza del Comune di Salerno. Siamo ora entrati nel quarto anno di attività. Un tempo giusto per tracciare un primo bilancio. Quali sono le scelte che valuta di maggior impatto per il sistema portuale campano? quali quelle che si sarebbe aspettato e che non sono state prese? Esatto! Prima però di entrare nel merito delle domande ci tengo a ribadire, che a mio avviso, l'attuale legge di riforma, avrebbe dovuto prevedere, prima della sua entrata in vigore, un periodo di rodaggio. Ciò avrebbe permesso di porre rimedio, in sede legislativa alle numerose criticità emerse in fase di prima applicazione. Mi riferisco in particolar modo ai temi del lavoro portuale, all'organizzazione, al sistema di regole e, come nel caso di Napoli e Salerno, all'accorpamento di due diverse esperienze gestionali, diversa visione programmatica e progettuale, rappresentanza istituzionale per lunghi periodi disallineata o disomogenea. Con questo background come si poteva pensare di armonizzare e uniformare questo nuovo progetto in tempi europei? Aggiungiamoci poi la tanta confusione e lentezza burocratica a livello centrale, che in alcuni casi blocca ed in altri orienta tutti i processi di sviluppo senza stimolare o incentivare la crescita e per non parlare poi di chi, a livello locale, vorrebbe mantenere ad ogni costo assurde rendite di posizione. Nonostante tanta buona volontà e determinazione soprattutto da parte del Presidente, sono ostacoli ancora insuperabili. I porti di Napoli e Salerno sono due porti multipurpose di dimensioni diverse, strutturati in modo diverso. In un'ottica di sistema portuale bisognava fare una scelta strategica. O si andava verso un modello specialistico delle attività dei porti o si decideva di sviluppare, migliorare le infrastrutture e gestire, non in concorrenza, i due porti dando a tutte le attività preesistenti pari dignità. Si è deciso di procedere in tal senso, ma con grande sofferenza. Il porto di Castellammare invece si colloca in un altro contesto e l'idea di incentivare lo sviluppo di un polo cantieristico e diportistico di eccellenza si dimostrerà sicuramente una scelta vincente. Soffermandoci sul porto di Salerno che Lei rappresenta all'interno del Comitato di Gestione, cosa è cambiato rispetto a quando non faceva parte dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale? Prima di vivere questa nuova esperienza mi sono sempre occupato anche in precedenza delle questioni portuali. Ho avuto l'onore di partecipare sin dall'inizio ai comitati portuali, condividendo con gli altri componenti tutte le scelte strategiche che hanno permesso lo sviluppo e il successo dello scalo salernitano e seguendo attivamente tutte le evoluzioni sia normative che infrastrutturali. Ora con la nascita dell'Autorità di Sistema, noto maggiore impulso e nuova linfa per affrontare e risolvere le esigenze del porto. L'approfondimento dei fondali in corso e atteso da tempo, la auspicabile costruzione della nuova struttura multipiano per il traffico delle auto e le altre opere cantierate, sono indispensabili e da realizzare anche in tempi rapidi. Tali progetti aiuteranno soprattutto a stabilizzare gli attuali flussi di connessioni e svilupparne degli altri. In tal modo il porto di Salerno può e deve dare il suo contributo alla crescita di tutta la portualità



campana, ma sempre con il supporto in tal senso sia da parte del Governo nazionale che regionale. Uno degli obiettivi della riforma dei porti e della logistica del 2016 è lo sviluppo dell'intermodalità e la creazione di un sistema interconnesso mare-ferro-gomma. Il porto di Napoli non ha attualmente una rete ferroviaria, quello di Salerno per come è configurato non potrà prevederlo. Come pensa si possa



## PORTI CAMPANI IN RETE

### Napoli

---

sopperire, almeno nel medio periodo per quanto riguarda lo scalo partenopeo, alla mancanza del collegamento su ferro? Soprattutto come incide sull'attuazione della legge di riforma? E' ormai appurato che i porti rappresentano un anello di congiunzione fondamentale della catena logistica, un punto centrale d' intermodalità, nel collegamento tra il mare e la terra, tra il mare e la strada, tra il mare e la ferrovia. E la vera funzione di un porto, in questa catena (ferro, mare, gomma) è quella di essere un centro di smistamento veloce, efficace e competitivo. Solo in questo modo il nostro territorio può entrare nei meccanismi e nelle sfide della globalizzazione, risolvendo anche il problema della distanza geografica terrestre che riguarda in prevalenza le regioni del Sud Italia, particolarmente distanti dal cuore dell'Europa e che, proprio grazie al trasporto marittimo, riescono a non perdere quota sul terreno economico internazionale. Inoltre, per le questioni che Lei poneva, già da diversi anni a Salerno, in mancanza di un raccordo ferroviario, si è sviluppato in maniera esponenziale il traffico delle autostrade del mare (progetto inserito dalla Comunità Europea nella lista delle opere prioritarie delle Reti Transeuropee) quale mezzo fondamentale per decongestionare il sistema dei trasporti terrestri e grande opportunità per l'Italia, come fu affermato dal presidente Ciampi, di rivalutare l'acqua come veicolo di comunicazione. Questa è una modalità di trasporto che presenta indiscutibili vantaggi per sicurezza, convenienza economica, rapidità di consegna, qualità del servizio, e potrebbe essere efficace incentivarla anche nello scalo partenopeo, nelle more della realizzazione di una rete ferroviaria già prevista nel masterplan del porto. Veniamo, infine, al ruolo che le Istituzioni possono e debbono svolgere per supportare l'AdSP del Mar Tirreno centrale nella realizzazione dei piani di infrastrutturazione dei tre scali. Il tema riguarda non solo il reperimento dei finanziamenti, ma anche la capacità di collaborare per un obiettivo comune, quello di sviluppare appieno le potenzialità del sistema portuale campano. Avviene? Se sì in che modo in questi tre anni si è sostanziata la collaborazione e la condivisione di strategie e obiettivi comuni? Ritengo che dalle città che si affacciano sul mare abbiamo l'obbligo di ricavare quanta più ricchezza possibile dal mare, e quindi abbiamo l'obbligo, tutti, di creare le condizioni necessarie di sviluppo per tutte le attività che si rapportano col mare. Viviamo in due città in cui i porti sono parte integrante del tessuto urbano e siamo consapevoli dei disagi generati da un porto che cresce nel cuore di una città. Pertanto è inevitabile che tutte le soluzioni devono essere necessariamente ricercate e condivise da tutti gli attori: dall'Autorità di Sistema, perchè rappresenta la sintesi istituzionale del complesso mondo portuale, dalla Regione perchè è il raccordo con il territorio, mediante i poteri attribuiti dal titolo V della Costituzione, dai Sindaci dei comuni interessati dalle attività portuali, in materia di sostenibilità ambientale, sfruttando le vocazioni naturali dei porti, le dotazioni infrastrutturali esistenti. Oggi c'è una buona sinergia e collaborazione istituzionale. Si può fare di più e meglio, se ognuno fa la propria parte, per continuare in maniera innovativa a costruire sviluppo e sostenibilità per le imprese del nostro territorio per produrre ricchezza, che significa soprattutto creare lavoro e sviluppo economico per tutta la Regione.

## PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

### LE RINFUSE LIQUIDE: UN TRAFFICO DI VALORE PER I PRINCIPALI PORTI EUROPEI E ITALIANI

Alessandro Panaro

Recenti studi di SRM hanno mostrato come i porti svolgano un ruolo importante nell'importazione e nella fornitura di petrolio greggio alle raffinerie attraverso condotte o navi cisterna; le raffinerie a loro volta trasferiscono i prodotti petroliferi attraverso condotte o navi cisterna per la loro successiva distribuzione ad uso polivalente. Nel ranking dei principali porti europei per movimentazione di rinfuse liquide si trova, all'8° posto, anche un italiano, Trieste. Nel nostro paese i porti hanno sperimentato tra il 2014 e il 2019 un andamento altalenante nella movimentazione di rinfuse liquide, in riduzione nell'ultimo biennio, che li ha portati a gestire 180 milioni di tonnellate, pari al 38% del totale del traffico italiano. L'Unione Petrolifera attribuisce il calo al fatto che il consumo di petrolio e dei suoi derivati, nel corso del 2019, è diminuito dell'1%. Tale categoria di merci si conferma comunque la principale gestita dagli scali italiani ed anche strategica (elevati introiti per le attività portuali). Allo stato attuale vi è una netta prevalenza dell'import, principalmente correlato alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare. Tale tipologia di traffico risulta

importante anche per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che ha totalizzato nell'intero 2019 quasi 5,5 milioni di tonnellate (il 16,7% del totale movimentato) con una performance del +4,4% sul 2018; le rinfuse sono per lo più rappresentate da petrolio raffinato (73,6% del totale). La quasi totalità di queste merci è in import con circa il 90%. Da sottolineare anche che Napoli ha movimentato più di un milione di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, il GNL rappresenta una delle nuove frontiere del traffico portuale, anche in una visione sostenibile. Anche Gennaio 2020 mostra risultati lusinghieri con 526mila tonnellate movimentate (+ 12,7% sul 2019). Tornando a livello nazionale, i principali porti italiani per rinfuse liquide hanno registrato una riduzione rispetto al 2018, ad eccezione di Trieste il cui traffico è rimasto costante, così come mostra la seguente tabella: I primi 5 porti rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentava i volumi più elevati; lo scalo giuliano, infatti, rappresenta il punto di approvvigionamento dell'Oleodotto TAL (Oleodotto Transalpino) che collega Trieste Top 10 porti europei per movimentazione di rinfuse liquide (migliaia di tonnellate) Primi 5 porti italiani per movimentazione di rinfuse liquide (Milioni di tonnellate).2019 Tabella 3 Fonte: SRM su Eurostat, 2020 Tabella 4 Fonte: SRM, 2020 con la Baviera e copre il 40% del fabbisogno energetico derivato dal petrolio della Germania (il 100% della Baviera e del Baden-Württemberg), il 90% dell'Austria e il 50% della Repubblica Ceca. Seguono Cagliari ed Augusta, terzo per volumi, ma che è il porto che evidenzia il maggior grado di specializzazione, dedicando alle rinfuse liquide il 96% della movimentazione complessiva del 2019. Rivestire un ruolo importante nell'ambito dei traffici energetici vuol dire essere un porto moderno che ambisce a diventare scalo strategico nell'ambito di uno scenario competitivo del Mediterraneo che va facendosi molto complesso, anche alla luce dei nuovi accadimenti connessi all'avvento del Covid-19 che inevitabilmente modificherà gli orizzonti marittimi ed economici globali.

**LE RINFUSE LIQUIDE: UN TRAFFICO DI VALORE PER I PRINCIPALI PORTI EUROPEI E ITALIANI**

di Alessandro Panaro

Recenti studi di SRM hanno mostrato come i porti svolgano un ruolo importante nell'importazione e nella fornitura di petrolio greggio alle raffinerie attraverso condotte e navi cisterna; le raffinerie a loro volta trasferiscono i prodotti petroliferi attraverso condotte o navi cisterna per la loro successiva distribuzione ad uso polivalente.

Top 10 porti europei per movimentazione di rinfuse liquide (migliaia di tonnellate)

Porto	Paese	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var %
Rotterdam	NL	197.870	218.571	218.130	258.813	287.428	317.428	+4,0%
Amsterdam	NL	82.578	100.221	102.252	116.844	142.542	152.274	+2,2%
Bruxelles	BE	48.243	47.212	60.978	64.348	78.087	112.874	+3,7%
Antwerpen	BE	42.818	41.881	49.881	47.961	46.171	42.284	-2,8%
Stambol	TR	42.744	40.920	40.289	48.222	47.288	47.288	-2,7%
Stettino	MD	37.738	39.188	40.733	44.138	48.122	51.274	+3,1%
La Spezia	IT	37.854	40.070	37.280	40.022	39.111	40.874	+2,0%
Torino	IT	33.888	38.247	37.810	41.888	42.986	42.986	+1,5%
Val de France	FR	33.424	38.746	33.847	38.968	38.967	38.967	-1,4%
Trieste	IT	32.412	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	+0,0%

Tabella 3 - Fonte: SRM su Eurostat, 2020





## PORTI CAMPANI IN RETE

Salerno

### IL PORTO NON SI FERMA, LA COMPAGNIA PORTUALE DI SALERNO NON SI FERMA

Vincenzo D'Agostino

Sono ben conservati in noi giovani portuali i rapporti, le tradizioni umane lasciateci dai nostri genitori che hanno costruito il porto di Salerno e che ci fanno gettare il cuore oltre l'ostacolo più grande: la paura. Come Presidente della Compagnia Portuale di Salerno, sono tenuto a garantire la sicurezza e la vita dei miei operatori portuali, con un forte senso di responsabilità, ma devo anche garantire dopo questo brutto periodo, il futuro di tutti noi lavoratori. Anche se il lavoro portuale non ha nulla a che fare con l'aspetto prettamente sanitario, e colgo l'occasione per elogiare i sanitari e i medici che in questo momento combattono in prima linea, esso è un mestiere altrettanto prezioso per l'intera città di Salerno. Siamo le braccia che muovono la macchina del commercio. Il senso del dovere ci spinge a superare le nostre paure. Le merci devono viaggiare e noi portuali stiamo contribuendo, in prima linea, a garantire l'approvvigionamento essenziale e vitale a tutta la città. Stiamo garantendo un servizio essenziale con coraggio e sacrificio per non fermare la città di Salerno in termini economici e produttivi. In questa emergenza che va di ora in ora aumentando sto adottando tutte le misure necessarie, anche se con mille difficoltà, al contenimento e al mantenimento dell'avviamento lavorativo. Stiamo in stretto contatto con le

Autorità Sanitarie, dall'Autorità di Sistema Portuale, alle Istituzioni Comunali, alle Organizzazioni Sindacali e al Prefetto. I lavoratori del settore marittimo e portuale sono tra quelli che per ragioni intrinseche alle loro attività possono essere maggiormente esposti a rischi riconducibili al diffondersi di epidemie o pandemie. Non esistono festivi, non esistono domeniche tranquille né programmi sicuri. Il portuale deve assicurare diligenza, prontezza e continua disponibilità per continuare a far camminare gli ingranaggi del commercio. Ne abbiamo passate tante e passeremo anche questa tutti insieme #Andrà tutto bene \* Presidente Compagnia Portuale Salerno

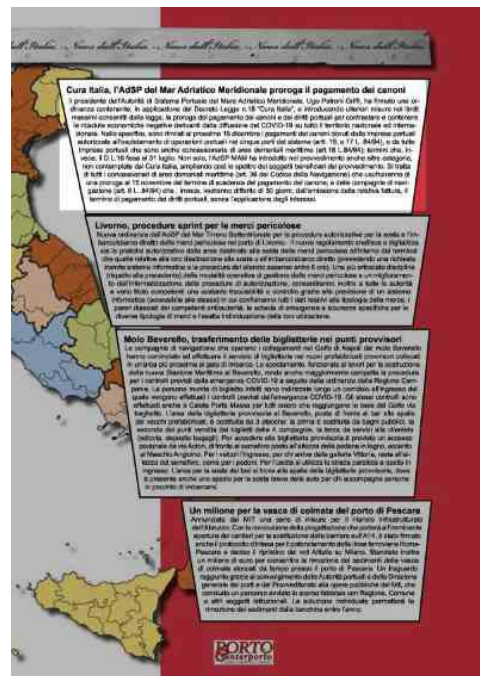


## PORTO&interporto

Bari

### Cura Italia, l'AdSP del Mar Adriatico Meridionale proroga il pagamento dei canoni

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ha firmato una ordinanza contenente, in applicazione del Decreto Legge n.18 Cura Italia, e introducendo ulteriori misure nei limiti massimi consentiti dalla legge, la proroga del pagamento dei canoni e dei diritti portuali per contrastare e contenere le ricadute economiche negative derivanti dalla diffusione del COVID-19 su tutto il territorio nazionale ed internazionale. Nello specifico, sono rinviati al prossimo 15 dicembre i pagamenti dei canoni dovuti dalle imprese portuali autorizzate all'espletamento di operazioni portuali nei cinque porti del sistema (art. 16, e 17 L. 84/94), e da tutte le imprese portuali che sono anche concessionarie di aree demaniali marittime (art.18 L.84/94); termini che, invece, il D.L.18 fissa al 31 luglio. Non solo, l'AdSP MAM ha introdotto nel provvedimento anche altre categorie, non contemplate dal Cura Italia, ampliando così lo spettro dei soggetti beneficiari del provvedimento. Si tratta di tutti i concessionari di aree demaniali marittime (art. 36 del Codice della Navigazione) che usufruiranno di una proroga al 15 novembre del termine di scadenza del pagamento del canone; e delle compagnie di navigazione (art. 6 L. 84/94) che, invece, vedranno differito di 30 giorni, dall'emissione della relativa fattura, il termine di pagamento dei diritti portuali, senza l'applicazione degli interessi.



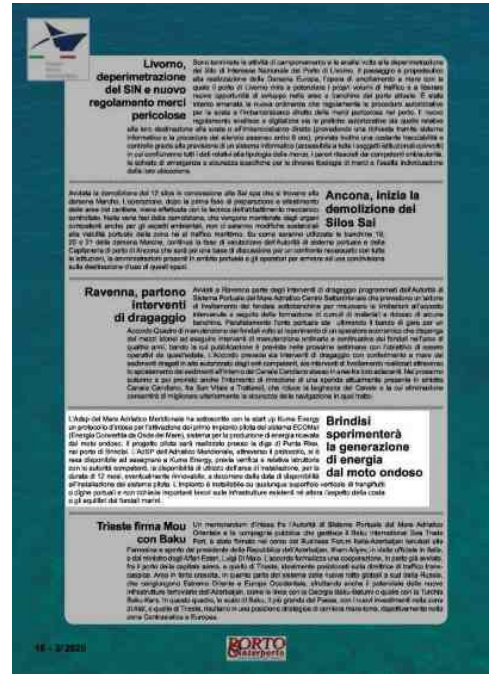


# PORTO&interporto

Brindisi

## Brindisi sperimenterà la generazione di energia dal moto ondoso

L'**Adsp** del Mare Adriatico Meridionale ha sottoscritto con la start up Kuma Energy un protocollo d'intesa per l'attivazione del primo impianto pilota del sistema ECOMar (Energia Convertita da Onde del Mare), sistema per la produzione di energia ricavata dal moto ondoso. Il progetto pilota sarà realizzato presso la diga di Punta Riso, nel porto di Brindisi. L'**AdSP** dell'Adriatico Meridionale, attraverso il protocollo, si è resa disponibile ad assegnare a Kuma Energy, previa verifica e relativa istruttoria con le autorità competenti, la disponibilità di utilizzo dell'area di installazione, per la durata di 12 mesi, eventualmente rinnovabile, a decorrere dalla data di disponibilità all'installazione del sistema pilota. L'impianto è installabile su qualunque superficie verticale di frangiflutti o dighe portuali e non richiede importanti lavori sulle infrastrutture esistenti né altera l'aspetto della costa o gli equilibri dei fondali marini.



## Mascherine e gel disinfettante per i lavoratori portuali

Domenico LatinoGIOIA TAURO L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta "Suardi spa" di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano. Nelle scorse settimane, l' Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei dispositivi di protezione individuale da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della "Suardi spa" di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di Gioia Tauro per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando ieri mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. «L' obiettivo - evidenzia l' Authority in una nota - è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale**, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei Dpi è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento». «La perfetta tenuta operativa del porto di Gioia Tauro, a cui si sommano le determinazioni del terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma - conclude Agostinelli - assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione». Agostinelli gongola«MCT ha mantenuto la piena occupazione»



**PORTI**

**L' autorità portuale distribuisce i Dpi**

*Gel e mascherine ai dipendenti di Gioia, Crotono e Corigliano-Rossano*

segnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di Gioia Tauro per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità portuale, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La perfetta tenuta operativa del porto di Gioia Tauro, a cui si sommano le determinazioni del Terminali sta in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.



GIOIA T. Fornitura consegnata grazie a una ditta del Bergamasco

## La Port Authority distribuisce mascherine e gel agli operatori

GIOIA TAURO - L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei "Dispositivi di protezione individuale", da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di Gioia Tauro per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroghe/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzione di Corigliano tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale**, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei Dpi è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista Mct ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento. La perfetta tenuta operativa del porto di Gioia Tauro, a cui si sommano le determinazioni del terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale.



## Autorità portuale di Gioia Tauro distribuisce Dpi

*Donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, operante nello scalo*

GIOIA TAURO L'Autorità portuale di Gioia Tauro sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l'approvvigionamento dei Dispositivi di protezione individuale, da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L'operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di Gioia Tauro per alcuni lavori di manutenzione nell'ambito del terminal, che si è fatto carico dell'intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 Marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzione di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L'obiettivo è quello di procedere ad un'equa distribuzione per l'intera comunità portuale, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all'interno del porto, nell'interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei Dpi è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area portuale che l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40%. La perfetta tenuta operativa del porto di Gioia Tauro, a cui si sommano le determinazioni del terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorché, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.



## Gioia Tauro, il porto non si ferma: lavoratori in trincea e produttività alta

AGOSTINO PANTANO

Su 1.200 dipendenti di Mecedenter, poco meno della metà tutti i giorni si reca a lavoro tra misure di sicurezza rilevante, per assicurare al Paese l'operatività di questa che rimane una delle principali "porte d'Europa" per il rifornimento delle merci. Il resto degli addetti, in questo che è il primo scalo italiano per teu movimentati, lavora in remoto. A chiunque entri nel terminal container misurano la temperatura, e per favorire il distanziamento tra i portuali è stato raddoppiato il numero dei mezzi per portarli sulla banchina. Perché a Gioia Tauro nulla si può e si deve fermare, tra le precauzioni che al terminalista sono costate un piano che per ora supera 300.000 euro. Noi siamo entrati in questa trincea di fatica, paura e merce, dove come sempre è arrivata una nave, la Jude della Msc, che porta 19.000 container ed è lunga 400 metri: in Italia solo qui può essere scaricata. «In tempi normali - spiega il manager Antonio Testi - la produttività per questa nave era di 28 teu movimentati ogni ora. In questi giorni di emergenza, siamo scesi a 25, un numero comunque alto tenuto conto anche che c'è stato maltempo». Non si lamenta il terminalista, neanche quando guarda al transit time di una nave rimasta in porto solo 30 ore. Il privato attutisce il colpo, ed è il pubblico che semmai ingoia amaro. La regione non ha risposto alla proposta fatta dal commissario dell'Autorità portuale, **Andrea Agostinelli**, che per evitare il rischio di bloccare un lavoro essenziale aveva chiesto tamponi a tappeto per rilevare per tempo eventuali contagi. L'ammiraglio **Agostinelli** è toscano. Tra i pochi commissari mandati in Calabria a non essersi allontanato mai in questi giorni, assieme al segretario dell'ente Pietro Preziosi. «Se manteniamo questa produttività - conclude **Agostinelli** - questo porto aperto rimarrà, anche a emergenza finita, un punto imprescindibile per la ricostruzione dell'economia del Paese».



## Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Ditta di Bergamo dona mascherine e gel disinfettante ai lavoratori dei Porti calabresi

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di **Gioia Tauro**, Crotonese e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei "Dispositivi di protezione individuale", da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di **Gioia Tauro** per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzioni di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale**, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei DPI è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento. La perfetta tenuta operativa del porto di **Gioia Tauro**, a cui si sommano le determinazioni del Terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.



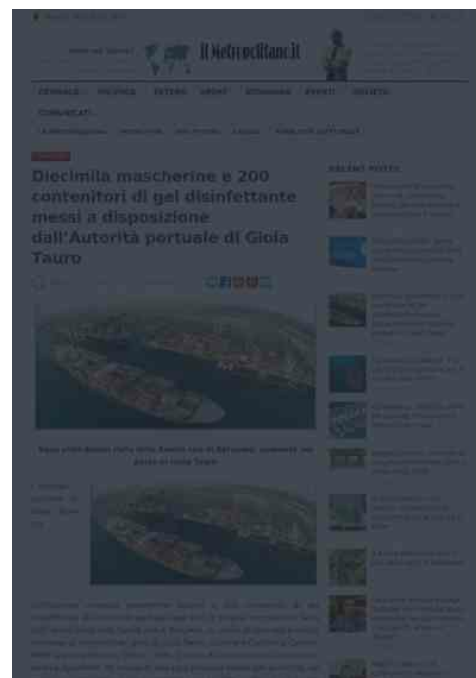
## Il Metropolitan

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Diecimila mascherine e 200 contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall'Autorità portuale di Gioia Tauro

Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, operante nel porto di Gioia Tauro. L' Autorità portuale di Gioia Tauro sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei 'Dispositivi di protezione individuale', da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di Gioia Tauro per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di

mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzioni di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità portuale, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei DPI è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area portuale che l' Autorità portuale ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento. La perfetta tenuta operativa del porto di Gioia Tauro, a cui si sommano le determinazioni del Terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.





## Porto di Gioia, ditta di Bergamo dona 10mila mascherine e gel disinfettante

L' **Autorità portuale** ha distribuito i dispositivi di prevenzione regalati dall'azienda Suardi spa anche agli scali di sua competenza, quelli di Crotone e Corigliano Rossano L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** sta distribuendo diecimila mascherine e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo , in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di **Gioia Tauro**, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei " dispositivi di protezione individuale ", da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi , amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, che opera nel porto di **Gioia Tauro** per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzioni di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte . L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale** , garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento . La perfetta tenuta operativa del porto di **Gioia Tauro** , a cui si sommano le determinazioni del terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese, ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.

**Porto di Gioia, ditta di Bergamo dona 10mila mascherine e gel disinfettante**

L'Autorità portuale ha distribuito i dispositivi di prevenzione regalati dall'azienda Suardi spa anche agli scali di sua competenza, quelli di Crotone e Corigliano Rossano

17 OTTOBRE PALERMO - CROTONE

SCRIVITI ALLA NEWSLETTER

ATTUALITA'

**Gioia Tauro. Diecimila mascherine e duecento contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall' Autorità portuale**

*L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore*

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di **Gioia Tauro**, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei "Dispositivi di protezione individuale", da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di **Gioia Tauro** per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzioni di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale**, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei DPI è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento. La perfetta tenuta operativa del porto di **Gioia Tauro**, a cui si sommano le determinazioni del Terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione. 30-03-2020 15:32.



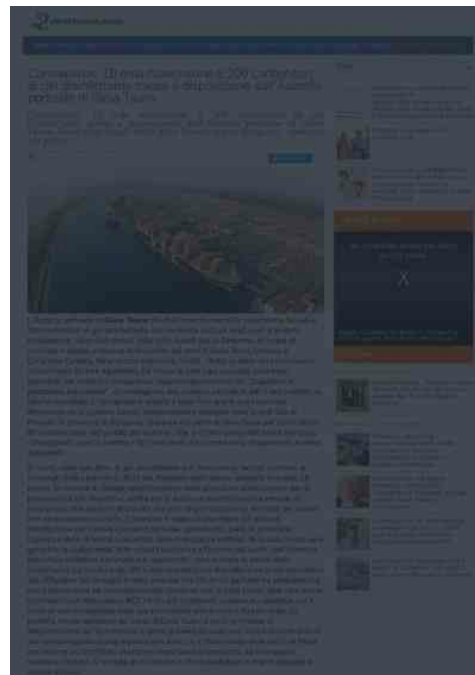
## Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Coronavirus: 10 mila mascherine e 200 contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall' Autorità portuale di Gioia Tauro

*Coronavirus: 10 mila mascherine e 200 contenitori di gel disinfettante messi a disposizione dall' Autorità portuale di Gioia Tauro. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, operante nel porto*

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di **Gioia Tauro**, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei "Dispositivi di protezione individuale", da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di **Gioia Tauro** per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzioni di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale**, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei DPI è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento. La perfetta tenuta operativa del porto di **Gioia Tauro**, a cui si sommano le determinazioni del Terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.



## Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Azienda bergamasca dona diecimila mascherine ai lavoratori dei porti calabresi

*L' Autorità portuale di Gioia Tauro sta distribuendo anche 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza*

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** sta distribuendo diecimila mascherine facciali e 200 contenitori di gel disinfettante alle comunità portuali degli scali di propria competenza. Sono stati donati dalla ditta Suardi spa di Bergamo, in segno di concreta e diretta vicinanza ai lavoratori dei porti di **Gioia Tauro**, Crotone e Corigliano Calabro. Nelle scorse settimane, infatti, l' Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha messo in atto ogni possibile azione per garantire, nel modo più tempestivo, l' approvvigionamento dei "Dispositivi di protezione individuale", da consegnare alle imprese portuali e, per il loro tramite, ai relativi lavoratori. L' operazione è andata a buon fine grazie alla sensibilità dimostrata da Guglielmo Suardi, amministratore delegato della Suardi Spa di Predore, in provincia di Bergamo, operante nel porto di **Gioia Tauro** per alcuni lavori di manutenzione nell' ambito del terminal, che si è fatto carico dell' intera fornitura, consegnando questa mattina i Dpi nelle mani del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Si tratta, nello specifico, di gel disinfettante e di mascherine facciali conformi ai contenuti della circolare n. 3572 del Ministero della Salute, adottata lo scorso 18 marzo, in materia di deroga/semplificazione delle procedure autorizzatorie per la produzioni di tali dispositivi, valida per la durata di questo specifico periodo di emergenza, che saranno distribuite nei porti di giurisdizione su richiesta del cluster fino ad esaurimento scorte. L' obiettivo è quello di procedere ad un' equa distribuzione per l' intera comunità **portuale**, garantendo, però, la prioritaria copertura delle richieste a beneficio delle maestranze portuali. In questo modo, sarà garantito lo svolgimento delle attività lavorative all' interno del porto, nell' interesse produttivo collettivo nazionale ma, soprattutto, sarà tutelata la salute delle maestranze. La fornitura dei DPI è solo uno dei punti di quelle linee guida preventive alla diffusione del contagio in area **portuale** che l' **Autorità portuale** ha predisposto e che il terminalista ha immediatamente condiviso con le parti sociali. Non sarà inutile ricordare che il terminalista MCT ha sin qui mantenuto la piena occupazione pur a costo di una diminuzione della sua produttività pari a circa il 40 per cento. La perfetta tenuta operativa del porto di **Gioia Tauro**, a cui si sommano le determinazioni del Terminalista in tema di piena occupazione, non solo contribuisce alla indispensabile catena logistica che assicura il rifornimento delle merci al Paese ma assume un significato di enorme importanza allorquando, ad emergenza sanitaria ultimata, si tratterà di ricostruire la filiera produttiva e imprenditoriale di questa regione.



## Onorato riapre una linea su Olbia e accusa i commissari di Tirrenia (AGGIORNATO)

Vincenzo Onorato, patron del Gruppo Moby, torna a parlare in prima persona annunciando, dopo aver comunicato stamattina la sospensione di tutte le linee in convenzione di Tirrenia, che riaprirà a breve solo un collegamento fra Civitavecchia e Olbia e nel frattempo chiede al Ministero dello sviluppo economico di richiamare all'ordine i commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria. Nella nota firmata da Onorato si legge: L'azione dei commissari Tirrenia in AS (società con unico azionista lo Stato) Gerardo Longobardi, Beniamino Caravita di Toritto e Stefano Ambrosini, malgrado le nostre assicurazioni e disponibilità fornita in forma scritta a fornire garanzie di pagamento su quanto reclamato, mi appare, in questo particolare momento storico del Paese a dir poco drammatico, di assoluta irresponsabilità. L'esperto armatore partenopeo poi aggiunge: La famiglia Onorato è legata ai collegamenti per la Sardegna da circa 130 anni e per questo motivo e per un obbligo morale ripristineremo uno dei collegamenti essenziali per la Sardegna, il Civitavecchia-Olbia, con una nave Moby quanto prima non potendo Cin esercitare il servizio. Auspico, nell'interesse superiore delle isole che colleghiamo, un intervento del Governo sui Commissari, che da loro dipendono, che li richiami al senso di responsabilità che dovrebbe animare le azioni di chi detiene posti vitali. AGGIORNAMENTO 30/3/2020 h.19:55 Il Gruppo Moby prosegue la sua marcia indietro rispetto a quanto annunciato stamattina e comunica la riapertura di altre due linee finora servite tramite Tirrenia Cin. La famiglia Onorato non abbandona la Sardegna è scritto in una nota diffusa in serata da Moby. Nonostante i Commissari di Tirrenia in AS, abbiano eseguito il sequestro conservativo sui conti correnti CIN, paralizzando l'operatività della compagnia, provvederemo come Moby, nelle nostre possibilità e fuori convenzione, a garantire i servizi di continuità territoriale ripristinando già da stasera la Civitavecchia Olbia e a seguire a partire da domani la Genova Porto Torres e la Napoli Cagliari. In un momento storico così grave, il gruppo Onorato, non abbandona la Sardegna e continuerà così a garantire i servizi essenziali e il trasporto di generi alimentari, farmaci e presidi ospedalieri continuando un legame morale che dura da oltre 130 anni. Nel frattempo anche Confitarma è intervenuta per dire: 'In riferimento alla comunicazione odierna del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha affermato il presidente Mario Mattioli posso assicurare che i nostri associati e anche altri armatori che già oggi assicurano circa il 70% dei servizi, continueranno a garantire i collegamenti marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le isole minori per il trasferimento di merci essenziali tra cui le forniture mediche, i prodotti venduti nei supermercati e tutti gli articoli necessari per la vita quotidiana. Al fine di far fronte all'attuale emergenza - ha aggiunto il Presidente di Confitarma - mi è stato confermato che è già in programma il potenziamento dei servizi attualmente esistenti'.



Vincenzo Onorato, patron del Gruppo Moby, torna a parlare in prima persona annunciando, dopo aver comunicato stamattina la sospensione di tutte le linee in convenzione di Tirrenia, che riaprirà a breve solo un collegamento fra Civitavecchia e Olbia e nel frattempo chiede al Ministero dello sviluppo economico di richiamare all'ordine i commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria.

## Controlli e regole per traghettare La banca dati all' esame del Mit

*Progetto inviato dalla Prefettura al Governo Va sciolto il nodo delle registrazioni online*

Riccardo D' Andrea Messina Nonostante la selva di atti prodotti da vari soggetti e a più riprese, dallo Stretto di Messina si passa lo stesso. Non solo adducendo come motivazione le uniche "vie di fuga" concesse, ma anche tirando in ballo il vecchio e caro ricongiungimento familiare, il ritorno a casa. Proprio come avveniva fino a pochi giorni fa. Eppure, il Dpcm dello scorso 22 marzo, alla lettera a) del primo articolo statuiva: «Le parole "è consentito il rientro presso il proprio domicilio, abitazione o residenza" sono soppresse». Tutto ciò solo sulla carta, come dimostrato dal report stilato domenica sera dall' Amministrazione guidata dal battagliero sindaco Cateno De Luca, che proprio sull' accesso in Sicilia, ora più che mai, non è disposto a fare ulteriori sconti. La sua soluzione è arcinota. Si chiama banca dati online. Una sorta di patente di viaggio contenente informazioni utilissime su località di partenza e destinazione, soggetto interessato, causale del tragitto, area in cui farà la quarantena. Il progetto è ormai in rampa di lancio. Il Comune ne ha condiviso gli assi portanti con Capitaneria di porto e **Autorità** di sistema dello Stretto. E li ha trasmessi al Palazzo del Governo. Semaforo verde? Non ancora. Infatti, ieri, il prefetto di Messina Maria Carmela Librizzi ha trasmesso carte e dati tecnici relativi alla banca dati al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Che adesso, si spera a stretto giro, dovrà emettere il suo responso, come l' oracolo di Delfi. Insomma, un banco di prova fondamentale prima dell' attivazione di questo database previsto dall' ordinanza sindacale numero 80. L' oggetto di quest' ultima esemplifica l' importanza di uno strumento che «disciplina l' utilizzo di una banca dati finalizzata alla verifica delle condizioni per l' attraversamento dello Stretto». Un traguardo che nelle intenzioni dell' esecutivo guidato da De Luca consentirebbe di superare il vulnus dei controlli sulle sponde siciliane e calabresi e il passaggio indiscriminato di veicoli. Sostanzialmente, si vuole conoscere almeno 24 ore prima di ogni tragitto le sue componenti basilari, sfruttando il canale del web, mediante un semplice log in. Ma adesso il Mit vuole vederci chiaro. Perché se appare facile la registrazione degli attuali 3200 pendolari che si spostano quotidianamente dall' Isola al continente e viceversa, a cui verrà assegnato un codice identificativo-lasciapassare per accedere alle navi, evitando il ripetersi della trafila delle verifiche, la stessa cosa non si può dire per il transito di auto e camion. Il nodo più aggrovigliato? Difficile se non impossibile rendere nota a tutti gli utenti, soprattutto a quanti devono raggiungere la Sicilia dall' estero o dal Settentrione d' Italia, l' esistenza di tale nuova procedura; ragion per cui è molto probabile che i viaggiatori raggiungano ugualmente Messina, ma qui, stando a quanto previsto dall' ordinanza di De Luca, non potrebbero transitare dal viale della Libertà, su suolo pubblico, e rimarrebbero quindi in ostaggio nel serpentone della Rada San Francesco. Si creerebbe, insomma, una situazione già vista di recente, con veicoli ammassati in determinate aree e successiva autorizzazione del Governo alla prosecuzione del tragitto. Eppure, chi non dovesse risultare in regola con gli spostamenti, al massimo, rischia una multa salata. O una denuncia per eventuale mancata sottoposizione a quarantena nel comune di destinazione. Intanto, l' Orsa prende posizione su quanto accaduto domenica sera: «Secondo i dati divulgati dal Comune di Messina, con la nave delle 18,20 della Caronte, alla Rada San Francesco sarebbero sbarcati circa 30 viaggiatori appiedati e altri 100 a bordo delle automobili. Situazione simile con lo sbarco delle 22.20: 23 auto e 60 passeggeri a piedi. I controlli effettuati dalle forze dell' ordine allo sbarco sarebbero di carattere "formale"».





## Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

Da qui la richiesta di intervento alla Prefettura.



## La Regione al Mit: 7 corse al giorno per i pendolari dello Stretto

reggio calabria Nella conferenza interna all' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto di ieri mattina, l' Assessore regionale ai Trasporti, ing. Domenica Catalfamo ha chiesto e ottenuto l' inserimento all' odg della problematica inerente il numero insufficiente delle corse dei traghetti nello Stretto di Messina. Dopo aver recepito l' istanza trasmessa dal deputato Francesco Cannizzaro che era stato messo al corrente dal Comitato dei medici Pendolari, che in una nota allo stesso diretta aveva evidenziato come il personale sanitario da due settimane è costretto ad affrontare enormi difficoltà per poter svolgere un lavoro fondamentale nell' affrontare l' emergenza Coronavirus. Le proposte dell' Assessore mirate all' incremento delle corse sono state attentamente ascoltate e ampiamente condivise dal Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** e dall' intero Comitato a cui partecipavano tutti i soggetti istituzionali ed imprenditoriali interessati. «La riduzione ad appena 4 corse giornaliere dei traghetti dello Stretto sta mettendo a dura prova gli operatori che sono in prima linea contro l' epidemia da Covid-19. Da Villa San Giovanni si può partire soltanto alle 6.20, alle 8:00, alle 18 e alle 22, mentre da Messina alle 5:40, alle 7:20, alle 17:20 e alle 21:20. Questa situazione sta provocando assembramenti nelle zone filtraggio di Villa dei passeggeri in attesa di imbarcarsi sulle poche navi disponibili, mettendo ulteriormente a rischio di contagio i tanti pendolari che ogni giorno attraversano lo stretto per l' espletamento di inderogabili servizi essenziali. È inaccettabile. Inoltre gli attuali orari costringono i pendolari ad ore di attesa per poter tornare a casa. Per questi motivi ho inteso sottolineare la gravità della problematica che implementerà la proposta più generale che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** inoltrerà al Ministero dei Trasporti con l' augurio e la speranza che venga immediatamente accolta per venire incontro alle esigenze degli operatori in prima linea in questa grande sfida contro la malattia», spiega l' assessore Catalfamo. «La soluzione è quella di aumentare a 7 le corse dei traghetti giornaliere, con le partenze da Villa San Giovanni alle 6:20, 7:20, 9:20, 12:40, 15:20, 19:20 e 21:20 e di dare priorità nell' esecuzione dei controlli ai lavoratori pendolari. Nel contempo è stata messa in evidenza l' importanza di incrementare le corse veloci da Reggio Calabria, riducendo così gli spostamenti intercomunali. nonché il numero di passeggeri nell' area filtraggio di Villa». La proposta dovrebbe essere recepita e resa operativa dal Ministero dei Trasporti con l' emanazione di una nuova ordinanza che superi le restrizioni a cui gli operatori dello Stretto si erano necessariamente dovuti conformare riducendo le corse. «È doveroso ringraziare il Presidente dell' **Autorità**, ing. Mario Mega, per aver aperto alle istituzioni competenti il confronto su tematiche di vitale importanza per il territorio fornendo uno strumento operativo di dialogo tra gli stakeholders locali e il Ministero dei Trasporti. Continueremo - conclude l' assessore Catalfamo - a monitorare la questione assieme alla Presidente Santelli con cui abbiamo lavorato in sinergia per porre un rimedio ad una delle tante difficoltà derivanti da questa emergenza». red.rc.



## Autorità Portuale, Battaglia rappresenterà la Metro City

Eleonora Delfino Ha presieduto la commissione interregionale permanente per il coordinamento delle politiche nell' Area dello Stretto. Domenico Battaglia rappresenterà la Città Metropolitana in seno all' **autorità portuale** dello Stretto. Tra le sei domande pervenute la commissione dell' Ente guidato da Falcomatà ha puntato sull' esperienza che il già consigliere regionale ha maturato nella precedente legislatura, quella che ha ultimato la mappatura dell' area e avviato la conurbazione tra le due sponde dello stretto. Incarico gratuito in cui Battaglia dovrà dare voce alle istanze del territorio reggino, all' interno di un organismo articolato che dovrà guidare le scelte per il rilancio del sistema **portuale**. Il comitato di gestione guidato da Mario Paolo Mega che comprende i componenti delle Regioni di Calabria e Sicilia (che ancora non ha espresso il suo esponente) delle Città Metropolitane di Reggio e Messina da un rappresentante dell' **autorità** marittima. Una nuova istituzione che ha sollevato inizialmente più di una perplessità, rispetto alla scelta che spacca in due il territorio reggino con Gioia Tauro da una parte e l' area reggina invece con Messina. Ma l' obiettivo rassicura Battaglia è quello di far sì che Reggio

«possa attrarre investimenti. Cercheremo di portare quante più risorse possibili per lo sviluppo della portualità reggina e di Villa». Lo spirito è quello «di mettersi al servizio e rappresentare al meglio la Città Metropolitana avendo come filo conduttore l' esperienza della Conferenza interregionale; creare politiche sussidiarie tra le due sponde serve a creare sviluppo, e disegna una delle traiettorie positive che questa città può intercettare in termini di sviluppo per tutto il comprensorio dello Stretto». Del resto anche il presidente del Consiglio regionale appena insediato ha riconosciuto la valenza delle attività promosse dalla Conferenza interregionale che ha portato alla perimetrazione dell' area e all' avvio di una serie di interlocuzioni con il ministero di Infrastrutture e trasporti per la grande partita sul fronte dei servizi per l' attraversamento. I componenti che come Battaglia siederanno attorno al tavolo dell' autorità guidata da Mega dureranno in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo presidente. Strategico il ruolo del Comitato di gestione, che dovrà riunirsi di media ogni due mesi e dovrà adottare il piano regolatore di sistema **portuale**; approvare il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche; approvare il bilancio di previsione, le note di variazione e il conto consuntivo; esprimere pareri; deliberare, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni ed alle concessioni. Una percorso ricco di sfide in cui i rappresentanti delle due sponde dovranno lavorare in sinergia con la filosofia del "sistema Stretto" che comprende gli scali di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Nel comitato di gestionei rappresentanti di Calabria e Sicilia.



COVID Troppo pochi i traghetti

## Lo Stretto continua a preoccupare

VILLA SAN GIOVANNI - La sicurezza sanitaria per gli operatori e per i pendolari dello Stretto di Messina continua a destare allarme. La conferenza interna all' **autorità** del **sistema portuale** dello Stretto svoltasi, ieri mattina, ha affrontato il tema della «riduzione ad appena 4 corse giornaliere dei traghetti dello Stretto, che sta mettendo a dura prova gli operatori che sono in prima linea contro l' epidemia da Covid-19», come ha spiegato l' assessore ai trasporti della regione Calabria Domenica Catalfamo, promotrice dell' intervento all' ordine del giorno su input del deputato Francesco Cannizzaro, a suo volta informato dal Comitato dei medici Pendolari. Questa situazione sta provocando assembramenti nelle zone filtraggio di Villa dei passeggeri in attesa di imbarcarsi sulle poche navi disponibili, mettendo ulteriormente a rischio contagio i tanti pendolari che ogni giorno attraversano lo stretto per l' espletamento di inderogabili servizi essenziali. Inoltre gli attuali orari costringono i pendolari ad ore di attesa per poter tornare a casa. La soluzione è quella di aumentare a 7 le corse dei traghetti giornaliere di dare priorità nell' esecuzione dei controlli ai lavoratori pendolari. Nel contempo è stata messa in evidenza l' importanza di incrementare le corse veloci da Reggio Calabria, riducendo così gli spostamenti intercomunali Reggio Calabria/Villa San Giovanni. nonché il numero di passeggeri nell' area filtraggio di Villa. Anche i sindacati intervengono per chiedere maggior tutela della salute degli operatori sullo Stretto. Forte la denuncia di Filt Cgil e Uiltrasporti: «Persiste la mancanza di adeguati controlli sanitari agli imbarchi dei mezzi veloci Blu Jet nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Già 5 giorni avevamo segnalato, con nota formale inviata a tutte le istituzioni competenti, la mancanza di adeguati controlli sanitari. In queste ore un componente degli equipaggi di Blu Jet è risultato positivo al Covid 19 e pertanto invitiamo gli enti preposti e l' azienda a porre subito in essere le procedure previste». I sindacati denunciano anche la mancanza di un riscontro su «un viaggiatore sottoposto il 26 marzo a controlli medici presso l' ospedale Papardo dopo essere sbarcato a Messina con febbre alta. Se con urgenza le istituzioni non potranno in essere gli interventi necessari non si esclude che si procederà al blocco cautelativo di tutte le attività di traghettamento veloce».



## Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Fronte del porto: Cgil e Uil denunciano, "Mezzi veloci nello Stretto, zero controlli a Villa e Reggio"

Le segreterie di Filt Cgil e Uiltrasporti hanno segnalato già 5 giorni fa, con nota formale inviata a tutte le Istituzioni competenti, la mancanza di adeguati controlli sanitari agli imbarchi dei mezzi veloci Blu Jet nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Ad oggi constatiamo che nulla è cambiato nonostante l'emergenza sanitaria stia deflagrando anche in Sicilia. Ci risulta che in queste ore un componente degli equipaggi di Blu Jet sia risultato positivo al Covid 19 e pertanto invitiamo gli enti preposti e l'azienda a porre subito in essere le procedure previste a tutela dei restanti lavoratori dell'equipaggio o di quanti possano esserne stati a contatto durante il servizio. Resta anche senza riscontro la posizione sanitaria di un viaggiatore sottoposto lo scorso 26 marzo a controlli medici presso l'ospedale Papardo dopo essere sbarcato a **Messina** con febbre alta e controllato dal cordone sanitario dislocato UNICAMENTE al **porto** di **Messina**. Il persistere di inadeguati o assenti controlli medico-sanitari presso gli imbarchi di Villa SG e Reggio Calabria, rendono insufficienti gli sforzi posti in campo dalle aziende a tutela dei dipendenti. Nonostante le segnalazioni alle Istituzioni di questi sindacati, il persistere di tale situazione sarebbe una colpevole omissione ancor più grave se porterà a conseguenze per la salute dei lavoratori marittimi o dell'indotto. Se con urgenza le Istituzioni competenti non daranno adeguato riscontro ponendo in essere gli interventi necessari, Filt Cgil e Uiltrasporti non escludono, a tutela della salute e della sicurezza di chi opera, a mare e a terra, che si procederà al blocco cautelativo di tutte le attività di traghettamento veloce tra le sponde dello Stretto. Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su Messinaora.it.

MESSINAORA.it è un sito per essere usati. Per la prima volta la migliore esperienza sul tavolo. Se credi ad utilizzare questo sito nel rispetto per te e per gli altri.



## Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Porto di Tremestieri: FastConfsal dichiara lo stato d'agitazione

La Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti - Segreteria Generale Sicilia Comparto Porti e Navigazione di Messina ha proclamato lo stato d'agitazione, chiedendo l'attuazione della procedura di raffreddamento ai sensi della normativa in vigore di cui in oggetto. "Il ricorso alla mobilitazione del Personale **Portuale** - si legge in una nota indirizzata al Mit, alle Prefetture di Reggio Calabria e Messina, alle rispettive Capitanerie di Porto, al Governatore Musumeci, alla Commissione di Garanzia - ROMA, al Presidente Autorità **Portuale** di **Sistema** dello Stretto, al Sindaco Comune di Messina, alla COMET S.r.l. Messina - è determinato dalla chiusura del Porto di Tremestieri e alla mancanza di presidi sanitari atti alla prevenzione da COVID-19. Tale chiusura determinata dall'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Messina Autorità Marittima dello Stretto n° 12/2020 del 27/03/2020, ha ripercussioni negative sul personale impiegato, già nondimeno precario, inquadrato con contratto part-time ciclico, di numero 10 (dieci) mesi lavorativi che, attualmente è costretto, in gran parte, a rimanere a casa esponendosi da sempre in tali, ormai abituali situazioni, a gravi perdite economiche, tuttavia, si precisa, che le condizioni visive dell'Approdo, non ostruiscono l'ingresso e l'uscita delle unità navali da almeno uno scivolo. Tale circostanza, oltre a determinare un problema occupazionale, vista l'emergenza sanitaria in atto, espone il centro della città al passaggio dei TIR e dei corrispettivi autisti, provenienti da tutta Europa, privi di controlli sanitari. Nonostante gli sforzi prodotti ad oggi atti a garantire il servizio del trasporto merci in entrata ed in uscita dallo Stretto a tutta la popolazione in piena emergenza in atto determinata da COVID-19, si segnala, non ultimo, l'assoluta assenza presso il Porto di Tremestieri di cordoni sanitari atti al controllo e alla prevenzione da contagio, i quali a nostro avviso espongono ulteriormente gli Operatori Portuali, Marittimi e la Cittadinanza tutta, a potenziali e seri rischi di salute, come richiesto dalla Scrivente, con note del 16/03/2020 e del 18.03.2020, senza alcun riscontro. Per i motivi sopra descritti si dichiara lo Stato di Agitazione della categoria e conseguentemente si chiede alle Autorità in indirizzo, l'attivazione della procedura della prima fase del tentativo di conciliazione preventiva. In Conclusione, vista la gravità ed il perdurare di tali e spiacevoli situazioni che interessano ed insistono presso il Porto di Tremestieri, si richiede che, la procedura di conciliazione preventiva, sia affidata alla Prefettura di Messina". Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su Messinaora.it.



Redazione

## Assoporto chiede la cancellazione dei canoni demaniali e presenta suggerimenti per il rilancio produttivo del Paese

L' immediata sospensione d' autorità della riscossione dei canoni demaniali per l' anno 2020. E' la richiesta che Assoporto Augusta ha trasmesso al presidente dell' Autorita' portuale del mare di Sicilia orientale **Andrea Annunziata** a cui si rivolge perche' si faccia portavoce con il Governo regionale e nazionale della totale cancellazione dei canoni per il sistema delle PMI. Con una seconda nota indirizzata, invece, a tutti i segretari di partito ed alla deputazione l' associazione di operatori portuali megaresi chiede di avviare un confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri per chiedere con forza non solo di sostenere, con effetto immediato, la cancellazione del pagamento dei canoni demaniali ma di avanzare misure specifiche di supporto economico-finanziario per sostenere il comparto del trasporto navale, con particolare riguardo alle attività accessorie e necessarie. In entrambe le note Assoporto Augusta ha delineato una serie di proposte concrete e suggerimenti importanti per il rilancio e lo sviluppo del dopo covid19. L' obiettivo è che il prossimo Decreto d' emergenza che la Presidenza del Consiglio sta già elaborando preveda le prime misure per scongiurare che la contaminazione in atto, se riuscirà a non mietere un alto numero di vittime, non colpisca con effetti parimenti gravi l' attuale livello occupazionale e la chiusura delle aziende, che senza aiuti concreti rischierano un sicuro fallimento. "Il problema del tessuto imprenditoriale siciliano -afferma il presidente di Assoporto Augusta Marina Noè- è sempre stato quello della sotto capitalizzazione delle imprese ed il forte indebitamento, che non ha permesso un adeguato ricorso al credito a seguito dei parametri imposti dalle legislazioni vigenti in materia di rating. Ed inoltre, cosa assai più importante, i vincoli europei che non hanno consentito allo stato italiano d' intervenire nella maniera più appropriata nei confronti del proprio sistema produttivo". Per avere un dopo coronavirus sostenibile occorre, dunque, innanzitutto operare scelte che non siano destinate solo ad arginare la recessione dalla situazione contingente, ma che possano costruire - svincolati dalle superate regole UE - uno sviluppo di grande respiro e duraturo nel tempo, ragionando ad un nuovo umanesimo burocratico di snellimento, imprenditoriale di rilancio, tecnologico e strutturale. "Dobbiamo riscoprire, come nel dopoguerra, - prosegue Noè- la forza degli italiani che è quella di saper gestire con mezzi straordinari il futuro del nostro paese e dei giovani. La situazione è seria e nasconde pericolose insidie di ordine pubblico e per lo stato democratico. Dobbiamo da subito dire chiaramente ai siciliani, come a tutti gli italiani che ci stiamo preparando a rilanciare con risorse ingenti il lavoro, semplificando procedure e accesso alla finanza pubblica necessaria, senza il cappio del rating o di altri schemi di selezione oggi inapplicabili". Da subito potrebbe essere valorizzato lo strumento del credito d' imposta per interventi produttivi strutturali finalizzati a:

A) ricapitalizzazione societaria (effettuata con nuova finanza - compresi gli utili passati non distribuiti); B) investimenti produttivi (acquisto di beni e macchinari per portare le imprese ad un livello tecnologico contemporaneo); C) incremento delle esportazioni. Ovviamente per produrre effetti reali dovrebbe essere un credito d' imposta al 100% il cui vantaggio sarebbe rappresentato dalla sostanziale de-tassazione integrale degli interventi, con importanti e veloci ricadute dirette sulla domanda di beni e servizi. Il medesimo strumento, potrebbe, con modalità operative differenti, essere anche utilizzato per: D) mantenimento della forza lavoro esistente, con l' effetto di conseguire la parziale e/o



totale de-contribuzione e de-tassazione; E) nuove assunzioni e trasformazione dei contratti da tempo determinato a tempo indeterminato, sempre con il medesimo effetto; In entrambi i casi aumentando la produttività, aumenterebbe comunque la platea dei contribuenti o il valore aggiunto della produzione, con un inevitabile nuovo ritorno fiscale, capace



## Siracusa Live

### Catania

---

di ripagare il nuovo debito pubblico."Ultima proposta, ma non certo per importanza, -conclude Noe'- una nuova rottamazione per tutte le imprese, con pagamento in dieci anni, del solo venti per cento dei propri debiti con lo stato, (anche quelli eventualmente già rottamati ed il cui carico non sarà sostenibile nel mutato scenario economico/finanziario), da regolarsi con il suindicato credito d' imposta, o in unica soluzione attraverso l' accesso ai mutui con le banche garantiti dai fondi di garanzia ed un ulteriore dieci per cento da ripartire alla propria forza lavoro esente da tasse e contributi. Ciò permetterebbe alle imprese ed alle famiglie di costituire un volano di spesa che aiuterebbe a rimettere in moto il paese".



**Assoporto Augusta alla Regione, "Sospendere della riscossione dei canoni demaniali"**

"Immediata sospensione d' autorità della riscossione dei canoni demaniali per l' anno 2020" Lo chiede . E' la richiesta che Assoporto Augusta ha trasmesso al presidente dell' Autorità portuale del mare di Sicilia orientale **Andrea Annunziata** a cui si rivolge perché si faccia portavoce con il Governo regionale e nazionale della totale cancellazione dei canoni per il sistema delle PMI. A tutti i segretari di partito chiede di avviare un confronto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri per chiedere con forza non solo di sostenere, con effetto immediato, la cancellazione del pagamento dei canoni demaniali ma di avanzare misure specifiche di supporto economico-finanziario per sostenere il comparto del trasporto navale, con particolare riguardo alle attività accessorie e necessarie. Assoporto Augusta delinea una serie di proposte per il rilancio e lo sviluppo del dopo Covid-19 al fine di suggerire al governo misure per scongiurare che la contaminazione in atto non colpisca con effetti gravi l' attuale livello occupazionale e la chiusura delle aziende, che senza aiuti concreti rischieranno un sicuro fallimento. 'Il problema del tessuto imprenditoriale siciliano -afferma il presidente di Assoporto Augusta Marina Noè - è sempre stato quello della sotto capitalizzazione delle imprese ed il forte indebitamento, che non ha permesso un adeguato ricorso al credito a seguito dei parametri imposti dalle legislazioni vigenti in materia di rating. Ed inoltre, cosa assai più importante, i vincoli europei che non hanno consentito allo stato italiano d' intervenire nella maniera più appropriata nei confronti del proprio sistema produttivo'. Tra le proposte la valorizzazione del credito d' imposta per interventi produttivi strutturali finalizzati alla ricapitalizzazione societaria e a investimenti produttivi. Secondo Assoporto lo stesso strumento, potrebbe, con modalità operative differenti, essere anche utilizzato per il mantenimento della forza lavoro esistente, con l' effetto di conseguire la parziale e/o totale de-contribuzione e de-tassazione e nuove assunzioni e trasformazione dei contratti da tempo determinato a tempo indeterminato, sempre con il medesimo effetto. 'Ultima proposta, ma non certo per importanza, -conclude Noe'- una nuova rottamazione per tutte le imprese, con pagamento in dieci anni, del solo venti per cento dei propri debiti con lo stato, (anche quelli eventualmente già rottamati ed il cui carico non sarà sostenibile nel mutato scenario economico/finanziario), da regolarsi con il suindicato credito d' imposta, o in unica soluzione attraverso l' accesso ai mutui con le banche garantiti dai fondi di garanzia ed un ulteriore dieci per cento da ripartire alla propria forza lavoro esente da tasse e contributi. Ciò permetterebbe alle imprese ed alle famiglie di costituire un volano di spesa che aiuterebbe a rimettere in moto il paese'.



## Assiterminal, Ferrari: Dalla crisi un modello di ZES di salvaguardia per l' Italia intera

GENOVA - Partendo dall' attuale scenario economico, contesto "inimmaginabile anche solo due mesi fa ", la crisi innescata dall' emergenza Covid -19, per le imprese dei comparti marittimo, portuale e logistico. Un intervento del direttore di Assiterminal, Alessandro Ferrari , che è una sintesi, al tempo stesso anche una sollecitazione alle istituzioni politiche, delle principali misure messe in campo dal quadro normativo di urgenza attuato dal Governo e delle proposte ancora senza risposta provenienti del Cluster marittimo. " Misure per il sostegno dei costi operativi e per la ripartenza", "misure per il sostegno del lavoro", ma anche le proposte per "u n modello di ZES per l' Italia intera ". Il testo dell' intervento di Ferrari Siamo tutti assistendo a uno scenario inimmaginabile. Il 2020 è iniziato sotto i migliori auspici: il traffico crocieristico si attendeva numeri da record (sia in termini di passeggeri che di nuove costruzioni) così come le autostrade del mare a favore delle economie di scala dei territori insulari e non e soprattutto del turismo del 'bel paese' in costante sviluppo. Il traffico merci (container, rinfuse, merci varie) proiettava un trend di crescita e consolidamento nonostante le sempre più evidenti problematiche infrastrutturali e il deficit cronico della digitalizzazione: ma si intravedeva una stagione di consapevolezza della politica sull' importanza strategica della logistica e ci si poteva credere e lavorare! Poi il lockdown! Salute, sanità, movimento di persone e merci, economia, tenuta sociale, tutto in discussione! Crociere ferme e senza programmazione (per non parlare della difficoltà di trovare un approdo e movimentare il personale: senza parole!) traghetti a malapena con qualche camion in stiva e chissà quale prospettiva di rivedere qualche passeggero e Tirrenia che si ferma! una drastica riduzione, ad oggi, già del 40% sui cntrs con il chiaro scenario di una globalizzazione di traffici in contrazione prolungata visti gli effetti della pandemia sulle economie e la produttività del mondo intero a tutto ciò si sommano le inefficienze operative dovute al rallentamento della produzione e dei trasporti e ai deficit accennati in premessa. Tutto ciò si riverbera direttamente sulla tenuta delle imprese dei comparti di origine o destinazione della merce, tra cui ovviamente le navi e i porti e sul sistema organizzativo delle stesse. Fin qui nulla di nuovo, anche se di nuovo sembra esserci una diversa consapevolezza di ciò che la logistica rappresenta: se funziona ed è efficiente il sistema produttivo ne beneficia. Se rallenta o va in sofferenza il sistema produttivo va in astenia così come il consumatore/cittadino. Se tutto ciò è vero, e lo è nei fatti, la cura - per quanto emergenziale e contingente - deve essere allineata per pazienti nelle stesse condizioni di salute. Che siano la conversione del cd. 'cura italia' o i provvedimenti successivi il 'minimo sindacale' non può che essere il combinato disposto di quanto stiamo tutti evidenziando (non richieste ma bisogni) sia per evitare il default delle nostre imprese1 si per cercare prefigurare i presupposti per ripartire quando potremo: ogni misura andrà aggiornata e commisurata misurando gli effetti contingenti e nel tempo della pandemia. Misure per il sostegno del lavoro Sostegno al reddito dei lavoratori coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell' attività lavorativa per contrazione di volumi di traffico delle imprese, attraverso l' esonero contributivo con attivazione di contribuzione figurativa per almeno 6 mesi a carico dell' INPS e esonero dal versamento del 50% dei contributi previdenziali per quelle imprese che mantengano livelli di occupazione invariati al 31/12/2021 vs il 2020 ovvero Previsione per l' anno 2020 dell' esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i lavoratori dei porti - alla stregua di quanto previsto all' art.6, dlgs 457/97 convertito in L.30/98, coerentemente con la Comunicazione della Commissione UE del 20/3/2020 che rende





## Corriere Marittimo

### Focus

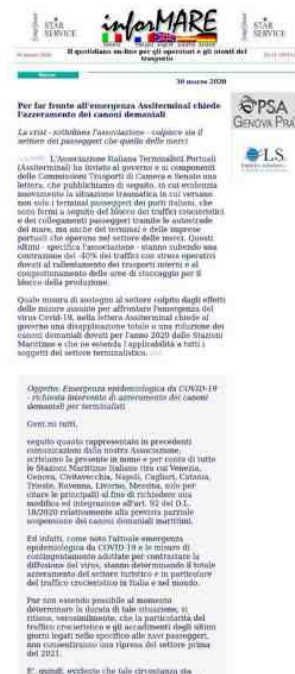
---

alle mutate contingenze, relativa a qualsiasi atto processuale, comunicazione, adempimento inerenti a procedure ex art. 161 e 182/bis Legge Fallimentare, giustificata con l'impossibilità di rispettare i termini previsti dalla legge stante il processo di revisione dei piani e la difficoltà di elaborazione degli stessi. moratoria a standstill di 18 mesi su tutte le esposizioni finanziarie sterilizzando la possibilità di accelerazione e altri rimedi dei finanziatori. assimilazione del comparto a quello aeroportuale (art.79 'cura Italia') sostegno agli accordi con ABI per la 'cristallizzazione' degli attuali accordi in essere ai sensi dell' art.67 della legge Fallimentare per la durata di 18 mesi e estensione degli attuali finanziamenti ipotecari fino ad un massimo del 100% della durata residua degli stessi istituzione di un fondo presso il MIT destinato a compensare i danni per l' arresto e/o riduzione delle attività delle nostre imprese. Misure per il sostegno dei costi operativi e la ripartenza Esenzione dal pagamento dei canoni concessori sino almeno al 30 settembre tenuto conto (anche in modo proporzionale in termini di eventuali riduzioni) del decremento o azzeramento dei traffici. Risulta peraltro evidente in questo scenario l' applicazione del principio di causa di forza maggiore o 'factum principis' che pone il concessionario nell' impossibilità sopravvenuta di fruire del bene avendo subito pregiudizio da azzeramento/riduzione dei traffici) Ripristino degli strumenti di super e iperammortamento anche sugli investimenti in beni strumentali effettuati entro il 31 dicembre 2020 Integrazione art.17, l.504/1995 smi dei carburanti utilizzati per mezzi operativi portuali Dare piena attuazione e attivazione allo Sportello Unico Doganale (ex L.350/2003 e smi) Provvedere affinché i procedimenti amministrativi disciplinati dal codice della navigazione e dalla legge n. 84/1994, di cui siamo parte siano obbligatoriamente eseguiti dall' Autorità di sistema portuale e dalle imprese, in via telematica attraverso sistemi che garantiscano la forma scritta dei documenti informatici e la tracciabilità del flusso documentale del procedimento amministrativo in tempo reale. Volendo guardare oltre, ma non troppo, una suggestione che deve essere valutata attentamente in considerazione delle effettive potenzialità di sviluppo e tenuta che sta generando nel mondo, laddove effettivamente realizzata si potrebbe costruire un modello di ZES che per essere veramente competitiva deve valere per l' Italia intera e che non sia certo il simulacro di ZES previsto dall' attuale quadro normativo di cui al DL 91/2017 e ss.mm.ii. Una ZONA ECONOMICA SPECIALE "DI SALVAGUARDIA PER L' ITALIA ", in quanto è lo strumento più idoneo, in questo momento, per il bene dei lavoratori, delle imprese e delle famiglie del Sistema Paese, perché avvalendosi degli incentivi applicati secondo l' evoluzione funzionale delle best practices presenti nelle migliori ZES al mondo è la strategia più efficace per creare l' insediamento di nuove imprese, l' attrazione di FDI e per consentire la sopravvivenza delle imprese italiane già esistenti. Questi sono solo alcuni esempi, contingenti che tutto il mondo Associativo del Cluster sta richiamando : credo sia sostenibile che la convergenza di tutti gli attori e protagonisti della supply chain marittimo portuale significhi quantomeno che non ce la raccontiamo! Il combinato disposto delle misure richieste non prevede un carico sulle finanze dello stato eccessivo (in linea con quelle degli Armatori anzi viste le correlazioni in diverse aziende, molte misure e azioni volutamente si compenetrano) e tutelerebbe i lavoratori dei porti, le imprese e il sistema logistico che dai porti si dirama Ci sarà poi modo e tempo di verificare come compensare allo Stato quanto 'anticipato', individuando percorsi e meccanismi a tasso 0 che nei prossimi anni (non meno di 3) accompagnino le aziende che potranno permetterselo in una dilazione di refounding virtuosa verso lo Stato secondo principi di sostenibilità solidaristica che andranno individuati. Ma ora serve liquidità! Intanto vediamo come si comporteranno l' Europa e la BCE, ma non aspettiamo! Alessandro Ferrari (Direttore Assiterminal)

## Per far fronte all' emergenza Assiterminal chiede l' azzeramento dei canoni demaniali

La crisi - sottolinea l' associazione - colpisce sia il settore dei passeggeri che quello delle merci L' Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) ha inviato al governo e ai componenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato una lettera, che pubblichiamo di seguito, in cui evidenzia nuovamente la situazione traumatica in cui versano non solo i terminal passeggeri dei porti italiani, che sono fermi a seguito del blocco dei traffici crocieristici e dei collegamenti passeggeri tramite le autostrade del mare, ma anche dei terminal e delle imprese portuali che operano nel settore delle merci. Questi ultimi - specifica l' associazione - stanno subendo una contrazione del -40% dei traffici con stress operativi dovuti al rallentamento dei trasporti interni e al congestionamento delle aree di stoccaggio per il blocco della produzione. Quale misura di sostegno al settore colpito dagli effetti delle misure adottate per affrontare l' emergenza del virus Covid-19, nella lettera Assiterminal chiede al governo una disapplicazione totale o una riduzione dei canoni demaniali dovuti per l' anno 2020 dalle Stazioni Marittime e che ne estenda l' applicabilità a tutti i soggetti del settore terminalistico.

Oggetto: Emergenza epidemiologica da COVID-19 - richiesta intervento di azzeramento dei canoni demaniali per terminalisti Gent.mi tutti, seguito quanto rappresentato in precedenti comunicazioni dalla nostra Associazione, scriviamo la presente in nome e per conto di tutte le Stazioni Marittime Italiane (tra cui Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Catania, Trieste, Ravenna, Livorno, Messina, solo per citare le principali) al fine di richiedere una modifica ed integrazione all' art. 92 del D.L. 18/2020 relativamente alla prevista parziale sospensione dei canoni demaniali marittimi. Ed infatti, come noto l' attuale emergenza epidemiologica da COVID-19 e le misure di contenimento adottate per contrastare la diffusione del virus, stanno determinando il totale azzeramento del settore turistico e in particolare del traffico crocieristico in Italia e nel mondo. Pur non essendo possibile al momento determinare la durata di tale situazione, si ritiene, verosimilmente, che la particolarità del traffico crocieristico e gli accadimenti degli ultimi giorni legati nello specifico alle navi passeggeri, non consentiranno una ripresa del settore prima del 2021. E', quindi, evidente che tale circostanza sta comportando e comporterà una pressoché totale assenza di entrate 2020 per tutte le realtà che, in vario modo, fanno parte della filiera crocieristica, a partire da vettori e terminalisti fino a tutti i loro fornitori, ivi compresa Fincantieri S.p.A., che, come noto, vede tali soggetti tra i propri maggiori clienti, circostanza mai avvenuta prima nella storia dell' industria crocieristica. E ciò diviene ancora più impattante se si considera che le società che gestiscono le stazioni marittime italiane - spesso partecipate dai maggiori gruppi mondiali del settore (MSC, Royal Caribbean Cruise Line, Carnival) che risultano, quindi, doppiamente danneggiati - sono comunque tenute al versamento di elevati canoni demaniali alle rispettive Autorità di Sistema Portuale, il più delle volte non collegati, nella loro determinazione, all' entità del traffico effettivamente movimentato. In tale contesto la disposizione sopra citata (art. 92), introdotta con il D.L. 18/2020, appare del tutto insufficiente a tutelare le imprese per le quali oggi si scrive e inadeguata a tutelare i diritti delle medesime e dei loro dipendenti. Vale la pena ricordare, in proposito anche che, secondo l' ultimo studio CLIA (sindacato mondiale degli operatori crocieristici) del 2018, gli occupati nel settore in Italia sono circa 119.000 tra diretti ed indiretti, che rappresentano circa il 30 % del numero complessivo di occupati nell' intera Europa (circa 400.000). La norma, infatti, se da un lato è applicabile unicamente ai concessionari ex artt. 16, 17 e 18 della L. 84/94, escludendo le altre tipologie concessorie del settore





## Informare

### Focus

---

servizio di interesse generale ex art. 6 della medesima L. 84/94 ed i concessionari ex art. 36 cod. nav.), dall' altro lato prevede una mera sospensione dei termini di pagamento del canone fino al 31 luglio 2020, mantenendo comunque vivo l' obbligo della corresponsione integrale del canone medesimo entro il 31 dicembre 2020. Orbene, è indiscutibile il fatto che la situazione di emergenza epidemiologica in atto, che sta incidendo in misura radicale ed irreparabile sul settore dell' industria croceristica e delle attività strumentali, configuri evento imprevedibile di forza maggiore, ufficialmente ed inequivocabilmente accertato dal Governo Italiano e dalle Autorità Sanitarie italiane ed internazionali, e che i provvedimenti cogenti adottati dal Governo italiano per contrastare tale evento rientrino a pieno titolo nel c.d. factum principis impeditivo di comportamenti ed atti rilevanti nell' ambito dei rapporti contrattuali all' interno del settore. Tanto è evidente che nel medesimo D.L. 18/2020, il Governo ha previsto espressamente (art. 91) che le misure di contingentamento in atto siano da valutarsi automaticamente ed ex lege ai fini dell' esonero della responsabilità contrattuale, con ciò consentendo il mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle parti. E' evidente, quindi, che, allo stato, sussistono oggettivamente le condizioni per sospendere tutti gli adempimenti contrattuali in essere fintanto che la situazione di emergenza perdura. Ma vi è di più. Nel caso specifico di locazione o concessione di beni, l' oggettiva impossibilità di utilizzo dei beni per il fine proprio per i quali sono stati locati o concessi determina una chiara situazione di sopravvenuta eccessiva onerosità del canone corrisposto, facendo sorgere il diritto per il soggetto danneggiato di ottenere un riequilibrio del rapporto obbligatorio, ai sensi dell' art. 1464 e 1467 c.c. Ciò detto in linea generale, appare evidente che le medesime considerazioni debbano essere fatte anche con specifico riferimento alle obbligazioni derivanti da concessioni demaniali come quelle in parola, che per loro natura prevedono il pagamento di un canone a fronte di un diritto di esercitare una determinata attività sul bene concesso. E' chiaro, quindi, che un' inaspettata impossibilità di utilizzo del bene medesimo, anche solo temporanea, che sia imputabile a cause esterne, impone non tanto la sospensione del canone, quanto una sua soppressione o significativa riduzione per un corrispondente periodo, proprio in applicazione dei sopracitati principi generali di diritto comune (art. 1218 c.c. - impossibilità sopravvenuta per causa non imputabile al soggetto inadempiente e artt. 1464 e 1467 c.c. - impossibilità parziale e risoluzione per eccessiva onerosità), nonché in linea con quanto in materia disposto dall' art. 45 del cod. nav., che, nella sua ormai riconosciuta interpretazione estensiva, riconosce il diritto per il concessionario di ottenere una riduzione adeguata del canone in caso di modificazioni - anche funzionali - del bene concesso che ne determinino una restrizione nell' utilizzo. Ed invero, la concessione del bene demaniale al privato configura, com' è noto, una forma d' uso particolare che si accorda affinché - destinandola ad un' attività produttiva di reddito mediante adeguati investimenti - contemporaneamente l' operatore economico assicuri un' utilizzazione conforme agli interessi generali, che solo la concorrente finalità speculativa può garantire. Si tratta, quindi, di un rapporto giuridico nella cui struttura rientra costitutivamente un vantaggio da parte del privato. Pertanto, quando per ragioni dovute a causa di forza maggiore, al rapporto venga meno la sua componente d' utilità, garante della sostenibilità della destinazione - e rimanga solo l' onere della gestione delle aree - la riconduzione ad equità costituisce lo strumento esclusivo per la ricostruzione delle condizioni di sostenibilità economica della concessione. Poiché l' oggetto della presente richiesta va valutato alla stregua dell' esercizio della funzione legislativa, il criterio di riconduzione ad equità è l' unico corrispondente al parametro di ragionevolezza, criterio fondamentale, per pacifica giurisprudenza costituzionale, cui è necessario riferirsi per giudicare della legittimità della legge. Da ultimo vale la pena ricordare che l' impianto normativo specifico (nazionale e comunitario) in materia di concessioni (es. art.165 D.lgs 50/2016) prevede espressamente che, in caso di disequilibrio del sinallagma contrattuale, il concessionario abbia diritto ad ottenere un suo riequilibrio attraverso uno degli strumenti tipici del rapporto (diminuzione o azzeramento del canone, prolungamento della concessione) e ciò, non solo in un' ottica privatistica, ma soprattutto in funzione del

perseguimento dell' interesse pubblico, laddove la tenuta delle attività in parola costituisce garanzia di sviluppo, non solo dell' ambito portuale, ma anche e soprattutto dell' intera filiera economica che da ciò deriva e che coinvolge in maniera particolare le realtà locali circostanti. E' evidente, infatti, che gli indicati operatori economici e il relativo indotto costituiscono un importante





## Informare

### Focus

---

tessuto economico-imprenditoriale di ampie aree del Paese, che in via indiretta verrebbero pesantemente danneggiate, se non annullate, in assenza di specifici interventi statali nel senso indicato. In proposito sono già stati acquisiti e commissionati appositi pareri legali da parte di molte Stazioni Marittime nostre associate. In considerazione di quanto sopra, tenuto conto di quanto già rappresentato da Assiterminal per quanto all'intera categoria dei Terminal Operator, siamo quindi a richiedere che venga valutata una modifica ed integrazione della disposizione di cui all' art. 92 del D.L. 18/2020, che preveda una disapplicazione totale o una riduzione dei canoni demaniali dovuti per l' anno 2020 dalle Stazioni Marittime Italiane e che ne estenda l' applicabilità a tutti i soggetti del settore a prescindere dalla forma concessoria che consente l' esercizio di stazione marittima. Si allega proposta di emendamento all' art. 92 del D.L. 18/2020., in tale ottica elaborato. Si rimane a disposizione per ogni chiarimento e necessità Con osservanza Assiterminal Luca Becce Il Presidente.

## Terminal cruise, Assiterminal: 'Sospendere i canoni demaniali'

Roma - 'E' traumatica la situazione in cui versano i terminal passeggeri italiani per il blocco dei traffici crocieristici e dei collegamenti delle Autostrade del Mare. Così come i terminal e le imprese portuali merci'. E' l'incipit della lettera inviata da Assiterminal al Governo a cui chiede con forza una parziale sospensione dei canoni demaniali marittimi per le Stazioni Marittime, tra cui: Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Catania, Trieste, Ravenna, Livorno, Messina, solo per citare le principali. ' I Terminal passeggeri italiani, vista l'attuale emergenza epidemiologica da Covid-19 e le misure di contingentamento adottate per contrastare la diffusione del virus, stanno determinando il totale azzeramento del settore turistico e in particolare del traffico crocieristico in Italia e nel mondo riporta la lettera -. Pur non essendo possibile al momento determinare la durata di tale situazione, si ritiene, verosimilmente, che la particolarità del traffico crocieristico e gli accadimenti degli ultimi giorni legati nello specifico alle navi passeggeri, non consentiranno una ripresa del settore prima del 2021. E', quindi, evidente che tale circostanza sta comportando e comporterà una pressoché totale assenza di entrate 2020 per tutte le realtà che, in vario modo, fanno parte della filiera crocieristica, a partire da vettori e terminalisti fino a tutti i loro fornitori, ivi compresa Fincantieri, che, come noto, vede tali soggetti tra i propri maggiori clienti, circostanza mai avvenuta prima nella storia dell'industria crocieristica. E ciò diviene ancora più impattante se si considera che le società che gestiscono le Stazioni Marittime italiane - spesso partecipate dai maggiori gruppi mondiali del settore (Msc, Royal Caribbean Cruise Line, Carnival) che risultano, quindi, doppiamente danneggiati sono comunque tenute al versamento di elevati canoni demaniali alle rispettive Autorità di Sistema Portuale, il più delle volte non collegati, nella loro determinazione, all'entità del traffico effettivamente movimentato'.

informative  
 Questo sito e gli strumenti di terzi su di esso integrati trattano dati personali (es. dati di navigazione e indirizzi IP) e fanno uso di cookie e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il miglioramento delle funzioni offerte dalla nostra pagina.  
 Cliccando di accettare il blocco di cookie e altri identificatori chiedi il consenso a questa informazione, proseguendo la navigazione di questa pagina. Cliccando di No o di più tardi e continuerai a navigare in altre modo.

scopri di più e personalizza

### Terminal cruise, Assiterminal: "Sospendere i canoni demaniali"

30 MARZO 2020 - 10:00

Roma - "E' traumatica la situazione in cui versano i terminal passeggeri italiani per il blocco dei traffici crocieristici e dei collegamenti delle Autostrade del Mare. Così come i terminal e le imprese portuali merci". E' l'incipit della lettera inviata da Assiterminal al Governo a cui chiede con forza una parziale sospensione dei canoni demaniali marittimi per le Stazioni Marittime, tra cui: Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Catania, Trieste, Ravenna, Livorno, Messina, solo per citare le principali.

Lettera Assiterminal al Governo

1 Terminal passeggeri italiani, vista l'attuale emergenza epidemiologica da Covid-19 e le misure di contingentamento adottate per contrastare la diffusione del virus, stanno determinando il totale azzeramento del settore turistico e in particolare del traffico crocieristico in Italia e nel mondo riporta la lettera -. Pur non essendo possibile al momento determinare la durata di tale situazione, si ritiene,

Iscriviti alla newsletter

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

Condividi

## Terminal passeggeri chiedono l'azzeramento dei canoni invocando la causa di forza maggiore

Assiterminal, l'associazione italiana dei terminal portuali, ha scritto al Governo chiedendo per conto delle stazioni marittime un azzeramento o quantomeno una significativa riduzione dei canoni demaniali per tutto il 2020 modificando quanto previsto dal decreto Cura Italia che prevede solo una sospensione degli 'affitti' fino a fine luglio. L'associazione guidata dal presidente Luca Becce motiva questa richiesta adducendo anche la possibilità per i terminalisti di invocare la causa di forza maggiore di fronte all'impossibilità di pagare quanto dovuto da contratto. Nella lettera indirizzata al premier Giuseppe Conte e ai ministeri dell'Economia e dei Trasporti, il cui oggetto è 'richiesta di azzeramento dei canoni demaniali per terminalisti', Assiterminal scrive per conto di tutte le Stazioni Marittime Italiane (tra cui Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Catania, Trieste, Ravenna, Livorno, Messina, solo per citare le principali) al fine di richiedere una modifica e integrazione all'art. 92 del D.L. 18/2020 relativamente alla prevista parziale sospensione dei canoni demaniali marittimi. L'associazione premette che l'emergenza epidemiologica da Covid-19 e le misure di contingentamento adottate per

contrastare la diffusione del virus, stanno determinando il totale azzeramento del settore turistico e in particolare del traffico crocieristico in Italia e nel mondo. 'Si ritiene, verosimilmente, che la particolarità del traffico crocieristico e gli accadimenti degli ultimi giorni legati nello specifico alle navi passeggeri, non consentiranno una ripresa del settore prima del 2021' sostiene l'associazione. Che poi aggiunge: 'È evidente che tale circostanza sta comportando e comporterà una pressoché totale assenza di entrate 2020 per tutte le realtà che, in vario modo, fanno parte della filiera crocieristica. E ciò diviene ancora più impattante se si considera che le società che gestiscono le stazioni marittime italiane - spesso partecipate dai maggiori gruppi mondiali del settore (Msc, Royal Caribbean, Carnival) che risultano, quindi, doppiamente danneggiati sono comunque tenute al versamento di elevati canoni demaniali alle rispettive Autorità di Sistema Portuale, il più delle volte non collegati, nella loro determinazione, all'entità del traffico effettivamente movimentato. Assiterminal entra poi nel vivo della questione dicendo che la sospensione per quattro mesi dei canoni demaniali è una misura che appare del tutto insufficiente a tutelare le imprese e i loro dipendenti. I terminalisti arrivano a invocare la causa di forza maggiore: 'È indiscutibile - scrive infatti Assiterminal il fatto che la situazione di emergenza epidemiologica in atto, che sta incidendo in misura radicale e irreparabile sul settore dell'industria crocieristica e delle attività strumentali, configuri evento imprevedibile di forza maggiore, ufficialmente e inequivocabilmente accertato dal Governo italiano e dalle Autorità Sanitarie italiane e internazionali, e che i provvedimenti cogenti adottati per contrastare tale evento rientrano a pieno titolo nel c.d. factum principis impeditivo di comportamenti e atti rilevanti nell'ambito dei rapporti contrattuali all'interno del settore. Tanto è evidente che nel medesimo decreto legge 18/2020, il Governo ha previsto espressamente (art. 91) che le misure di contingentamento in atto siano da valutarsi automaticamente ed ex lege ai fini dell'esonero della responsabilità contrattuale, con ciò consentendo il mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle parti'. Per l'associazione è evidente che sussistono oggettivamente le condizioni per sospendere tutti gli adempimenti contrattuali in essere fintanto che la situazione di emergenza perdura. Ma c'è di più. 'Nel caso specifico di locazione o concessione di beni, l'oggettiva impossibilità di utilizzo dei beni per il fine proprio per i quali sono stati locati o concessi determina una chiara



situazione di sopravvenuta eccessiva onerosità del canone corrisposto, facendo sorgere il diritto per il soggetto danneggiato di ottenere un riequilibrio del rapporto obbligatorio, ai sensi dell'art. 1464 e 1467 c.c.' aggiunge ancora Assiterminal nella sua



lettera. Le medesime considerazioni, 'valgono anche con specifico riferimento alle obbligazioni derivanti da concessioni demaniali portuali che per loro natura prevedono il pagamento di un canone a fronte di un diritto di esercitare una determinata attività sul bene concesso'. Secondo l'associazione dei terminalisti è chiaro quindi che, 'un'inaspettata impossibilità di utilizzo del bene medesimo, anche solo temporanea, che sia imputabile a cause esterne, impone non tanto la sospensione del canone, quanto una sua soppressione o significativa riduzione per un corrispondente periodo, proprio in applicazione dei citati principi generali di diritto comune (art. 1218 c.c. impossibilità sopravvenuta per causa non imputabile al soggetto inadempiente e artt. 1464 e 1467 c.c. impossibilità parziale e risoluzione per eccessiva onerosità). Nonché in linea con quanto disposto dall'art. 45 del codice della navigazione che, nella sua ormai riconosciuta interpretazione estensiva, riconosce il diritto per il concessionario di ottenere una riduzione adeguata del canone in caso di modificazioni - anche funzionali - del bene concesso che ne determinino una restrizione nell'utilizzo'.

## #Coronavirus: Mattioli (Confitarma), quando si fa sistema si trova una soluzione come è stato per ormeggio navi da crociera

(FERPRESS) - Roma, 30 MAR - "Desidero ringraziare di cuore Paola De Micheli, Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - e con lei l' Amm. Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, i Presidenti delle Regioni, i Sindaci delle città, i Presidenti e i Commissari delle Autorità di Sistema Portuali che hanno reso possibile l' ormeggio delle navi da crociera di bandiera italiana, nonché i sindacati dei marittimi. Parimenti, ringrazio i Ministeri della Salute e dell' Interno che si sono attivati con il prezioso supporto della Protezione Civile e in coordinamento con Regioni e Comuni per la gestione degli attracchi e dell' accoglienza di marittimi contagiati dal virus. Ancora una volta si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo. Altri porti sono in prima linea per trovare soluzioni a questa complessa emergenza e sono convinto che con la collaborazione di tutti sarà possibile giungere alla migliore conclusione delle varie situazioni critiche ancora irrisolte". "Colgo l' occasione per inviare un messaggio di vicinanza e di speranza anche a tutti gli equipaggi delle nostre navi che ancora non possono sbarcare e che anche durante queste settimane hanno continuato a svolgere il loro lavoro con impegno e dignità, garantendo la massima cura e attenzione a colleghi e ospiti. A loro va un grande riconoscimento di gratitudine e orgoglio da parte di tutto il Paese. - aggiunge il Presidente Mattioli - Auguro a tutti di poter tornare presto dalle loro famiglie".



# Il Nautilus

## Focus

### COVID-19 - MARIO MATTIOLI: QUANDO SI FA SISTEMA SI TROVA SEMPRE UNA SOLUZIONE

Roma -'Desidero ringraziare di cuore Paola De Micheli, Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - e con lei l' Amm. Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, i Presidenti delle Regioni, i Sindaci delle città, i Presidenti e i Commissari delle Autorità di Sistema Portuali che hanno reso possibile l' ormeggio delle navi da crociera di bandiera italiana, nonché i sindacati dei marittimi. Parimenti, ringrazio i Ministeri della Salute e dell' Interno che si sono attivati con il prezioso supporto della Protezione Civile e in coordinamento con Regioni e Comuni per la gestione degli attracchi e dell' accoglienza di marittimi contagiati dal virus. Ancora una volta si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo. Altri porti sono in prima linea per trovare soluzioni a questa complessa emergenza e sono convinto che con la collaborazione di tutti sarà possibile giungere alla migliore conclusione delle varie situazioni critiche ancora irrisolte'. 'Colgo l' occasione per inviare un messaggio di vicinanza e di speranza anche a tutti gli equipaggi delle nostre navi che ancora non possono sbarcare e che anche durante queste settimane hanno continuato a svolgere il loro lavoro con impegno e dignità, garantendo la massima cura e attenzione a colleghi e ospiti. A loro va un grande riconoscimento di gratitudine e orgoglio da parte di tutto il Paese. - aggiunge il Presidente Mattioli - Auguro a tutti di poter tornare presto dalle loro famiglie'.



## Ringraziamento di Confitarma per aver reso possibile l' ormeggio nei porti italiani delle navi da crociera nazionali

Mattioli: ancora una volta si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione Il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, ha espresso gratitudine per il permesso di approdo nei porti italiani concesso alle navi da crociera di bandiera italiana nel quadro della situazione di crisi determinata dall' emergenza coronavirus. «Desidero ringraziare di cuore - ha dichiarato Mattioli - Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, e con lei l' ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, i presidenti delle Regioni, i sindaci delle città, i presidenti e i commissari delle Autorità di Sistema Portuale che hanno reso possibile l' ormeggio delle navi da crociera di bandiera italiana, nonché i sindacati dei marittimi. Parimenti, ringrazio i Ministeri della Salute e dell' Interno che si sono attivati con il prezioso supporto della Protezione Civile e in coordinamento con Regioni e Comuni per la gestione degli attracchi e dell' accoglienza di marittimi contagiati dal virus». «Ancora una volta - ha sottolineato il presidente di Confitarma - si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo. Altri porti sono in prima linea per trovare soluzioni a questa complessa emergenza e sono convinto che con la collaborazione di tutti sarà possibile giungere alla migliore conclusione delle varie situazioni critiche ancora irrisolte». «Colgo l' occasione - ha concluso Mattioli - per inviare un messaggio di vicinanza e di speranza anche a tutti gli equipaggi delle nostre navi che ancora non possono sbarcare e che anche durante queste settimane hanno continuato a svolgere il loro lavoro con impegno e dignità, garantendo la massima cura e attenzione a colleghi e ospiti. A loro va un grande riconoscimento di gratitudine e orgoglio da parte di tutto il Paese. Auguro a tutti di poter tornare presto dalle loro famiglie».

**Ringraziamento di Confitarma per aver reso possibile l'ormeggio nei porti italiani delle navi da crociera nazionali**

Mattioli: ancora una volta si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione

Il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, ha espresso gratitudine per il permesso di approdo nei porti italiani concesso alle navi da crociera di bandiera italiana nel quadro della situazione di crisi determinata dall'emergenza coronavirus. «Desidero ringraziare di cuore - ha dichiarato Mattioli - Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, e con lei l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante generale del Corpo Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, i presidenti delle Regioni, i sindaci delle città, i presidenti e i commissari delle Autorità di Sistema Portuale che hanno reso possibile l'ormeggio delle navi da crociera di bandiera italiana, nonché i sindacati dei marittimi. Parimenti, ringrazio i Ministeri della Salute e dell'Interno che si sono attivati con il prezioso supporto della Protezione Civile e in coordinamento con Regioni e Comuni per la gestione degli attracchi e dell'accoglienza di marittimi contagiati dal virus».

«Ancora una volta - ha sottolineato il presidente di Confitarma - si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo. Altri porti sono in prima linea per trovare soluzioni a questa complessa emergenza e sono convinto che con la collaborazione di tutti sarà possibile giungere alla migliore conclusione delle varie situazioni critiche ancora irrisolte».

«Colgo l'occasione - ha concluso Mattioli - per inviare un messaggio di vicinanza e di speranza anche a tutti gli equipaggi delle nostre navi che ancora non possono sbarcare e che anche durante queste settimane hanno continuato a svolgere il loro lavoro con impegno e dignità, garantendo la massima cura e attenzione a colleghi e ospiti. A loro va un grande riconoscimento di gratitudine e orgoglio da parte di tutto il Paese. Auguro a tutti di poter tornare presto dalle loro famiglie».

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza
4 Altri Armatori	23 Mar	29 Mar



## Covid-19-Confitarma, Mario Mattioli: quando si fa sistema si trova sempre una soluzione

Roma, 30 marzo 2020 -"Desidero ringraziare di cuore Paola De Micheli, Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti - afferma Mario Mattioli, Presidente di Confitarma - e con lei l' Amm. Giovanni Pettorino, Comandante generale del Corpo Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, i Presidenti delle Regioni, i Sindaci delle città, i Presidenti e i Commissari delle Autorità di Sistema Portuali che hanno reso possibile l' ormeggio delle navi da crociera di bandiera italiana, nonché i sindacati dei marittimi. Parimenti, ringrazio i Ministeri della Salute e dell' Interno che si sono attivati con il prezioso supporto della Protezione Civile e in coordinamento con Regioni e Comuni per la gestione degli attracchi e dell' accoglienza di marittimi contagiati dal virus. Ancora una volta si conferma che quando si fa sistema, si trova sempre una soluzione, anche in situazioni difficili come quella che stiamo vivendo. Altri porti sono in prima linea per trovare soluzioni a questa complessa emergenza e sono convinto che con la collaborazione di tutti sarà possibile giungere alla migliore conclusione delle varie situazioni critiche ancora irrisolte". "Colgo l' occasione per inviare un messaggio di vicinanza e di speranza anche a tutti gli equipaggi delle nostre navi che ancora non possono sbarcare e che anche durante queste settimane hanno continuato a svolgere il loro lavoro con impegno e dignità, garantendo la massima cura e attenzione a colleghi e ospiti. A loro va un grande riconoscimento di gratitudine e orgoglio da parte di tutto il Paese. - aggiunge il Presidente Mattioli - Auguro a tutti di poter tornare presto dalle loro famiglie".



## Il fragile scudo della forza maggiore

Di Furio Samela E Sergio Napolitano

Stando a quanto riportato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, la diffusione del covid-19 ha determinato una pandemia che ha di fatto interessato l'intero globo. Le conseguenze derivanti dallo scoppio del coronavirus sono state a dir poco eloquenti. In termini economici, è impresa ardua individuare un settore che non abbia riportato perdite significative a causa di tale emergenza. Per quanto riguarda il mondo dello shipping, appare di notevole rilievo la posizione dei cantieri cinesi impegnati nella costruzione di nuove navi, in quanto le perdite economiche derivanti dal ritardo o, nel peggiore dei casi, dalla totale impossibilità di eseguire la propria prestazione a causa della diffusione del covid-19 (originatosi proprio in Cina negli scorsi mesi), potrebbero comportare il default di importanti società operanti nel settore della cantieristica navale. Al fine di tutelare i cantieri cinesi colpiti dall'attuale situazione di necessità e urgenza, il China Council for the Promotion of International Trade ha emesso i cosiddetti *force majeure certificates*, con l'obiettivo di consentire ai cantieri di invocare la forza maggiore e, dunque, di ottenere una *extension of time* ai sensi degli *shipbuilding contracts*, senza con ciò essere considerati inadempienti nei confronti dei rispettivi committenti. A questo proposito, è fondamentale evidenziare come, sebbene tra i contraenti vi siano parti contrattuali di nazionalità cinese, i contratti di costruzione delle navi siano redatti mediante schemi/formulari standard che sono il più delle volte soggetti alla legge inglese. Tale circostanza impone, quindi, di riflettere sulla portata dei *force majeure certificates* al fine di comprendere se gli stessi, nonostante siano stati rilasciati da autorità cinesi, abbiano o meno forza di legge ai sensi della legge inglese. Effettuata questa prima considerazione, la problematica in questione necessita inevitabilmente di un esame dell'istituto della forza maggiore secondo la legge inglese. Ai sensi di tale legge, la forza maggiore può essere in primo luogo invocata dalla parte inadempiente (nel caso che ci occupa, un cantiere cinese) soltanto qualora vi sia una apposita previsione/clausola all'interno del contratto. In secondo luogo, la *force majeure clause* dovrebbe prevedere espressamente i casi in cui la forza maggiore possa essere invocata e, dunque, nel caso di specie, se la stessa ricomprenda anche gli effetti derivanti dalla diffusione del coronavirus (c.d. *qualification criterion*). A tal riguardo, è opportuno citare due tra i formulari di contratti di costruzione di navi più impiegati per tali operazioni. Il primo è l'*SAJ Form del 2003*, la cui clausola di forza maggiore include ritardi causati da *requirements of government authorities e labour shortage, plague or other epidemics, quarantines*; il secondo è il *Newbuildcon* che, come l'*SAJ Form del 2003*, fa rientrare l'ipotesi di epidemics tra i *force majeure events*. Orbene, il coronavirus potrebbe rientrare nella voce *epidemics*, ciò anche alla luce delle dichiarazioni dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Queste dichiarazioni, sebbene abbiano un certo rilievo, non configurano tuttavia autonomamente prove documentali in grado di dimostrare che un evento di forza maggiore si sia verificato. Il medesimo discorso vale, quindi, anche per i *force majeure certificates* emessi dal China Council for the Promotion of International Trade, essendo opinabile se gli stessi abbiano o meno forza di legge. In ogni caso, per potersi avvalere della clausola di forza maggiore i costruttori cinesi dovranno dimostrare il soddisfacimento di un ulteriore requisito: quello della *causation*. Invero, i cantieri dovranno dimostrare che l'evento di forza maggiore, dunque la diffusione del coronavirus, abbia causato un *critical delay* al completamento della nave, tale da qualificare una *substantial part* di beni, in altri termini, di *critical delay* e *substantial part*.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Espo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a ship's propeller and the article title 'Il fragile scudo della forza maggiore' by Furio Samela e Sergio Napolitano. A sidebar on the right contains a list of other articles such as 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Coronavirus Crociere', 'Infrastrutture', and 'Innovazione tecnologica'.

completamento della nave, tale da giustificare una extension of time . In altri termini, si dovrà dimostrare il nesso di causalità tra il ritardo nei lavori e nella costruzione e lo scoppio del coronavirus. Occorrerà peraltro provare di aver adottato tutte le misure necessarie e ragionevoli per ridurre o comunque evitare i rischi derivanti



## Portnews

### Focus

---

dalla diffusione del coronavirus, in primis, dunque, il ritardo nell'ultimare i lavori. All'uopo, l' SCL Protocol del 2017 fa riferimento alla *critical path analysis* , ritenuta il metodo più adeguato per dimostrare le cause del ritardo nei contratti di costruzione. Tale strumento di analisi consente di provare dettagliatamente ogni nesso causale tra il ritardo ed il completamento della nave, sia da un punto di vista materiale, quindi prettamente lavorativo, sia da un punto di vista contrattuale. La limitazione del traffico, il blocco o la sospensione della produzione, così come la creazione di alcune zone rosse, sono soltanto alcune tra le misure adottate dalle autorità cinesi, che hanno rallentato o impedito lo svolgimento dei lavori e il completamento delle costruzioni delle navi. Pertanto, qualora la parte inadempiente sia in grado di dimostrare mediante soddisfacenti prove documentali il nesso di causalità tra il ritardo e il prosieguo o completamento dei lavori, il *causation criterion* potrà essere considerato soddisfatto. Un ulteriore scenario da considerare attiene ai *pre-existing* e ai *concurrent delays* , ossia ritardi preesistenti e ritardi simultanei (cioè verificatisi contestualmente alla diffusione del coronavirus). Ebbene, nel primo caso il costruttore si trova in una palese posizione di sfavore, atteso che la nave non è stata completata a causa di ritardi preesistenti. In tale ipotesi, quindi, il costruttore inadempiente non dovrebbe poter beneficiare di alcuna proroga. Nel secondo caso, quello dei *concurrent delays* , qualora sussistano due motivi di ritardo simultaneo, di cui uno è riconducibile alla forza maggiore e l'altro ad altre ragioni, il costruttore teoricamente potrebbe comunque beneficiare di una *extension of time*. Occorre evidenziare, altresì, che normalmente i contratti di costruzione navale prevedono una *force majeure notice provision*, in base alla quale il costruttore è tenuto a notificare al committente l'evento di forza maggiore. Generalmente, tale notifica deve essere effettuata entro 7/14 giorni dal verificarsi dell'evento. Nel caso che ci riguarda, resta, pertanto, compito arduo per il costruttore dimostrare quando si sia verificata la diffusione del covid-19 e quando sia iniziato il ritardo riconducibile ad essa. Alla luce di tutto quanto sopra, è chiaro che i *force majeure certificates* non sono di per sé sufficienti per i cantieri cinesi al fine di avvalersi della clausola di forza maggiore ai sensi della legge inglese regolatrice dei relativi contratti di costruzione. Non solo perché è discutibile se tali certificati abbiano o meno forza di legge e costituiscano autonomamente prove documentali in grado di dimostrare che un evento di forza maggiore si sia verificato, ma anche perché oltre al *qualification criterion*, dovrà essere necessariamente soddisfatto anche il *causation criterion*, che dipenderà dalle prove documentali che il cantiere sarà in grado di fornire.

### Formare un blocco comune di fronte ad un'emergenza

Il minimo che potesse essere fatto era compattarsi, unirsi e confrontarsi con il Governo a una voce sola. Questo ha prodotto un primo protocollo di richieste per il Governo che consentano di attenuare l'impatto dell'epidemia di Corona Virus nel settore dello shipping, nella portualità e nella logistica. Il documento che è stato firmato dai tre presidenti di Assarmatori, Confitarma e Federagenti e che fornisce indirettamente la prova di un cluster che è capace di formare un blocco comune difronte a un'emergenza, di presentarsi unito per affermare e far comprendere anche alle istituzioni il ruolo vitale dei trasporti marittimi e dei porti. Si tratta di prime misure, davvero misure tampone minime, che riguardano ad esempio le tasse portuali, che consentano alle aziende del settore di affrontare la crisi, tenendo aperte quelle arterie vitali che collegano i porti all'industria e alla distribuzione, garantendo al sistema Paese e alla comunità italiana, la linfa vitale per superare l'attuale stato di emergenza. Interi settori dello shipping e dell'industria marittima sono collassati. Il simbolo della crisi è il trasporto passeggeri con traghetti e crociere che registrano crolli fra il 70 e il 90% nelle prenotazioni e che in tempi brevissimi si troveranno ad affrontare un'emergenza occupazione fra i marittimi di cui numerosi italiani; emergenza che sarà aggravata dal rapido deterioramento delle risorse del Fondo di Solidarietà per i marittimi, con la necessità ormai cogente di porre in essere misure straordinarie che per il comparto shipping non sono consuete. Con navi ro-ro e ferries che continuano a garantire i collegamenti sulle Autostrade del Mare, sul cabotaggio peninsulare ed insulare e soprattutto nei servizi di trasporto pubblico locale con le crescenti restrizioni che impattano sui traffici passeggeri e merci per le isole, il pericolo di un black out globale dei servizi per garantire anche gli approvvigionamenti di base per i cittadini tende a accentuarsi. A livello internazionale lo shipping italiano sta soffrendo le conseguenze di soluzioni e misure a macchia di leopardo adottate dai vari Stati (che ad esempio impediscono il regolare cambio degli equipaggi); stiamo assistendo a una discriminazione e colpevolizzazione in alcuni paesi anche dell'Unione Europea delle navi e dei marittimi italiani e in questo quadro il fatto che il cluster italiano parli all'unisono e si coordini specie nella richiesta di misure mirate per la sopravvivenza del settore è un fatto assolutamente positivo. Stefano Messina Presidente Assarmatori



### Dialogare con il Governo per dare soluzioni allo shipping

Il trasporto marittimo serve il 90% del commercio mondiale: ciò significa che l'integrazione tra le aree del pianeta e il loro sviluppo non sarebbero possibili senza il trasporto marittimo di materie prime, di merci alimentari, di beni semilavorati e finiti. È evidente quindi che la protezione delle linee marittime e del libero commercio ha un'importanza strategica ed è condizione imprescindibile per mantenere vitale lo sviluppo dell'economia e della società. Particolarmente importante è la navigazione mercantile per l'Italia: la nostra è anzitutto un'economia di trasformazione, dove le materie prime arrivano, per lo più da altri continenti, per essere processate in semilavorati e prodotti finiti e quindi destinate ad altri mercati in Europa e nel mondo. In totale, nei porti italiani le linee di navigazione internazionali e di cabotaggio movimentano oltre 490 milioni di tonnellate complessive. Ecco perché se le navi dovessero fermarsi sarebbe un problema enorme per tutto il mondo e, in particolare, per il nostro Paese. Per questo, noi armatori non ci tiriamo indietro davanti all'emergenza e insieme agli equipaggi delle nostre navi continuiamo a trasportare le merci necessarie per la vita quotidiana di tutti. Purtroppo, i problemi non mancano. Molti Paesi stanno imponendo restrizioni al traffico delle navi italiane e norme d'interdizione anche per le unità di altre bandiere che abbiano fatto scalo in Italia. Tali limitazioni si ripercuotono sul personale navigante e tecnico italiano che deve imbarcare nei porti di questi Paesi, nonché sugli ispettori per rilasciare delle certificazioni obbligatorie. In pratica, da quando è scoppiata l'emergenza è sempre più difficile procedere all'avvicendamento dei marittimi italiani su navi che operano all'estero ed esiste il concreto pericolo che le navi non possano più operare per mancanza di equipaggi. Nella lettera che il 12 marzo Confitarma, insieme ad Assarmatori e Federagenti, ha scritto al Governo sono state illustrate le numerose problematiche che riguardano i trasporti marittimi auspicando che vengano urgentemente individuate soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici. Esprimo quindi forte apprezzamento per l'intervento della pubblica Amministrazione su due problematiche segnalate dall'armamento, dagli agenti e dalle Organizzazioni Sindacali grazie alle quali si possono risolvere una parte delle difficili situazioni che le nostre navi stanno fronteggiando. I Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Salute hanno disposto rispettivamente proroghe dei certificati di competenza (CoC) dei marittimi e della validità dei certificati sanitari biennali. Non meno importante è l'azione del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale per la consistente attività in corso in quei paesi ove, nei porti, sono stati riscontrati problemi per la libertà di attracco delle navi e per la movimentazione di merci e materiali.

Sono convinto che dialogare con il Governo sia fondamentale e che dal confronto con le istituzioni possano derivare le soluzioni alle nostre istanze.

Mario Mattioli, Presidente Confitarma



### Per l'economia del mare inizierà il conto dei danni

La dimensione della crisi in atto e la totale incertezza circa i tempi in cui il Paese riuscirà a uscire dall'emergenza rendono obsoleta e superata nel giro di 24 ore ogni presa di posizione e ogni richiesta. Lo stesso decreto Cura Italia contiene al suo interno le premesse per essere in tempi brevissimi superato dai fatti, dai numeri, dalle esigenze cogenti di un sistema, in primis quello sanitario, quindi economico nella sua globalità, che scricchiola in ogni sua componente. I porti e l'economia del mare non fanno eccezione. Fermo restando il dato positivo delle tre associazioni imprenditoriali che si sono presentate congiuntamente al confronto con il governo e i ministeri competenti, i risultati sembrano essere nella contingenza, e altrimenti non potrebbe accadere, insoddisfacenti e inadeguati alle necessità di un comparto che specie per quanto riguarda i trasporti passeggeri via mare sta precipitando a picco e rischia di subire l'onda di risacca dell'emergenza anche per i mesi a venire. La situazione è in costante evoluzione e i comportamenti degli operatori di un comparto di frontiera come è quello marittimo inevitabilmente devono essere ispirati alla massima flessibilità e rapidità di reazione. Attendarsi anche dalle istituzioni e dalla politica una identica e parallela rapidità decisionale è probabilmente utopico, ma il nostro dovere è comunque quello di evidenziare quotidianamente un quadro di riferimento, anche proiettato a livello internazionale, che si basi su dati concreti, su numeri certi e rilevati. Mi rendo conto che per un magazine periodico, questa situazione generi difficoltà su difficoltà, ma quello che era vero e valido due giorni addietro, in un quadro emergenziale come quello attuale, oggi è già storia, neppure più cronaca. E' una situazione mondiale che non ha precedenti per le nostre generazioni e quindi ogni parola, come hanno dimostrato in queste settimane i troppi interventi a sproposito di politici ma anche di tecnici del settore sanitario, va tarata con prudenza, con grande moderazione. Per l'economia italiana del mare il conto dei danni e delle difficoltà è solo alla fase iniziale. Gian Enzo Duci Presidente Federagenti



## Assiterminal: tra mille difficoltà alimentiamo il sistema Paese

«Il problema principale è la mancanza di una prospettiva. Non abbiamo idea di quando usciremo da questa situazione e in che condizioni. Si vive nell'incertezza, sia a livello lavorativo sia personale». Anche per Alessandro Ferrari, segretario generale di Assiterminal, la vita al tempo del Coronavirus rimane dilatata in una sorta di limbo, tra l'emergenza quotidiana, con i terminal e le attività che tra mille difficoltà continuano ad alimentare il sistema Paese, e la necessità di guardare tra le nebbie del prossimo futuro, quando bisognerà intervenire per superare i danni di una marea (sotto forma di recessione economica) i cui danni non sono ancora pienamente quantificabili. Come stanno andando i traffici nei terminal italiani? La dimensione esatta del momento che viviamo è dato dal settore dei passeggeri: completamente fermo. E non mi riferisco solo alle crociere, sospese dalle compagnie. L'attività dei traghetti procede a singhiozzo, con volumi ridotti. La maggior parte del personale è in cassa integrazione, i conti economici peggiorano, non si può né programmare né pianificare, nemmeno nel breve termine. Per le merci? Cominciamo a registrare una sostenuta contrazione dei traffici, in relazione temporale con la chiusura dell'apparato produttivo cinese. Detto questo, i nostri porti sono aperti e i terminal continuano ad operare con elementi di forte stress a causa della dilatazione dei tempi. Quando arriva la merce è inevitabile la formazione di congestione a causa delle procedure inusuali dettate per garantire la massima sicurezza per i lavoratori. Questo ovviamente si ripercuote sui tempi di consegna e sull'andamento in generale della nostra economia. La risposta del sistema alle esigenze di sicurezza? La crisi pandemica è arrivata assolutamente inaspettata ed è per questo che, a partire dalle regioni, fino alle **AdSP**, ognuno ha preso le sue misure senza un preciso piano di coordinamento. Sotto questo aspetto trovo personalmente lodevole l'impostazione del protocollo presentato a metà mese da Confindustria per definire linee guida specifiche per il settore. E' uno sforzo del mondo produttivo per trovare insieme alle rappresentanze dei lavoratori un minimo comun denominatore nelle risposte. A questo principio è ispirata la nostra interlocuzione con il MIT per arrivare ad un protocollo omogeneo per tutto il settore: il sistema portuale non può adottare misure di sicurezza differenti su un tema così importante. Come ha reagito il cluster all'emergenza? Credo che sia stato dato un bel segnale di maturità. Se un insegnamento si può trarre da questi giorni è che le divisioni non pagano. Tutte le associazioni della filiera hanno un obiettivo comune, il rilancio del paese attraverso le sue filiere produttive. Se si lavora bene insieme allora possiamo farcela davvero. Le misure prese dal governo per sostenere la portualità? La decisione presa sui canoni portuali è un buon punto di partenza: viene riconosciuta la nostra strategicità. Allo stesso tempo, però, la sospensione della riscossione per quattro mesi è solo un palliativo. Se i terminal rimangono fermi, non producono e non riescono a reperire liquidità, dove possono attingere le risorse necessarie per pagare? L'ideale sarebbe un azzeramento temporaneo dei canoni con una compensazione per le **AdSP** per i mancati introiti. Altre misure? Lo sportello doganale, senza nessuna dubbio. Nell'affrontare la sua onda lunga questa crisi potrebbe essere l'occasione per accelerare l'informatizzazione delle procedure. Apriamolo domani, rendiamo più operativa. Tra l'altro, oltre a rendere più efficace le procedure ridurrebbe anche il contatto tra gli operatori, aiutando a combattere la diffusione del virus. Giovanni Grande







# PORTO&interporto

## Focus

### Nella difficile congiuntura 2019 vola il saldo import/export

A lle precedenti preoccupazioni legate soprattutto alle politiche commerciali protezionistiche e alle tensioni nel Medio Oriente, si è aggiunta inaspettatamente l'epidemia del Covid-19, i cui effetti, sebbene non ancora calcolabili, impatteranno massicciamente sull'andamento dell'economia nazionale e internazionale. Un quadro di grandissima incertezza, legato sostanzialmente all'estensione e alla durata dell'epidemia, che si innesta sulle performance non proprio brillantissime registrate dal sistema Italia nel 2019 e messe nero su bianco dall'ultima edizione del Fedespedit - Economic Outlook report del Centro Studi Fedespedit, realizzato con i contributi di World Capital e di SRM sulla scorta dei dati macroeconomici e dell'andamento dei traffici marittimi in Italia e all'estero, sul cargo aereo e sul traffico sulla rete autostradale. L'anno scorso si è chiuso, in particolare, con una modesta crescita del Pil (pari allo 0,2%), in uno stato di sostanziale immobilità dovuta soprattutto alla debolezza della produzione industriale (-1,3% rispetto al 2018). La produzione manifatturiera italiana risente in modo significativo del forte calo della produzione industriale in Germania, scesa nel 2019 dell'1% circa, ma con una flessione del 2,5% nel mese di dicembre. Unica eccezione la costante crescita del mercato immobiliare logistico trainato dalla spinta dell'e-commerce, in particolar modo a Milano, Genova e Firenze. Import/Export Nel periodo gennaio novembre l'export ha segnato una crescita del 3,8% e l'import dello 0,4%. La diversa dinamica dei due aggregati ha garantito un deciso aumento del saldo commerciale, passato dai 33,439 miliardi di euro del 2018 ai 47,697 del 2019 (42,6%) confermando ancora una volta l'importanza del commercio estero per l'economia italiana. L'area più dinamica sul versante export risulta il Nord America (+14%), seguita dai paesi Extra Ue (+7,3%) e dell'Oceania (+6,7%). In decisa crescita anche le esportazioni verso i paesi dell'Estremo Oriente (+5,5%). Dal lato delle importazioni da rilevare la decisa flessione di quelle dal Medio Oriente (-22%) e dal Nord Africa (-7,3%) mentre sono cresciute le importazioni dal Nord America (+25,95). I paesi con i quali abbiamo il saldo positivo più alto sono: USA, 26 miliardi di euro; Svizzera, 13,9; Gran Bretagna (13) e Francia (11,7). Quelli con il maggior deficit sono invece Cina (18 miliardi), Olanda (10), Germania (9,9) e Russia (6). Cargo aereo Nell'ultima release del 2019 IATA ha stimato una flessione del cargo aereo a livello mondiale del 3,3%; è la prima volta dal 2012 che il settore registra una flessione, conseguenza diretta dell'attuale debolezza del commercio internazionale. Considerando le singole aree geografiche, l'unica a crescere è l'Africa, le altre segnano tutte segni meno, in particolare Asia Pacifico (-5,7%) e Medio Oriente (-4,8%). Considerando che per alcuni osservatori il 2020 potrebbe essere uno dei peggiori anni per il comparto spicca il difficile 2019 dell'Italia che ha registrato una flessione del 3,2%. La tendenza si era già evidenziata nel 2018, che si chiuse con una flessione dello 0,5%, soprattutto a causa dell'andamento del secondo semestre. Le flessioni maggiori di traffico sono state registrate negli aeroporti di Bologna (-7,3%), Venezia (-6,0%) e RomaFCO (-5,5%). Milano Malpensa, il maggiore aeroporto cargo italiano, è sceso del 2,5%. L'altro aeroporto di Milano, quello di Linate, non è in classifica a causa del lungo periodo di chiusura per ristrutturazioni e adeguamenti vari (dal 27 luglio al 25 ottobre 2019). Tra gli aeroporti che realizzano buone performance, da citare Brescia (+29,1%), Pisa (+11,2%) e Taranto (+11,0%). Nel complesso, i primi 5 aeroporti per volumi movimentati (MilanoMXP, RomaFCO, Bergamo, Venezia e, Bologna) hanno registrato una riduzione di traffico intorno alle 37mila tonnellate (-3,7%), rispetto al 2018. Forte anche la perdita di traffico degli aeroporti minori, ridottasi

**Nella difficile congiuntura 2019 vola il saldo import/export**

**A**lle precedenti preoccupazioni legate soprattutto ai protezionismi e alle tensioni nel Medio Oriente, si è aggiunta inaspettatamente l'epidemia del Covid-19, i cui effetti, sebbene non ancora calcolabili, impatteranno massicciamente sull'andamento dell'economia nazionale e internazionale. Un quadro di grandissima incertezza, legato sostanzialmente all'estensione e alla durata dell'epidemia, che si innesta sulle performance non proprio brillantissime registrate dal sistema Italia nel 2019 e messe nero su bianco dall'ultima edizione del Fedespedit - Economic Outlook report del Centro Studi Fedespedit, realizzato con i contributi di World Capital e di SRM sulla scorta dei dati macroeconomici e dell'andamento dei traffici marittimi in Italia e all'estero, sul cargo aereo e sul traffico sulla rete autostradale.

L'anno scorso si è chiuso, in particolare, con una modesta crescita del Pil (pari allo 0,2%), in uno stato di sostanziale immobilità dovuta soprattutto alla debolezza della produzione industriale (-1,3% rispetto al 2018). La produzione manifatturiera italiana risente in modo significativo del forte calo della produzione industriale in Germania, scesa nel 2019 dell'1% circa, ma con una flessione del 2,5% nel mese di dicembre. Unica eccezione la costante crescita del mercato immobiliare logistico trainato dalla spinta dell'e-commerce, in particolar modo a Milano, Genova e Firenze.

**Import/Export** Nel periodo gennaio novembre l'export ha segnato una crescita del 3,8% e l'import dello 0,4%. La diversa dinamica dei due aggregati ha garantito un deciso aumento del saldo commerciale, passato dai 33,439 miliardi di euro del 2018 ai 47,697 del 2019 (42,6%) confermando ancora una volta l'importanza del commercio estero per l'economia italiana. L'area più dinamica sul versante export risulta il Nord America (+14%), seguita dai paesi Extra Ue (+7,3%) e dell'Oceania (+6,7%). In decisa crescita anche le esportazioni verso i paesi dell'Estremo Oriente (+5,5%). Dal lato delle importazioni da rilevare la decisa flessione di quelle dal Medio Oriente (-22%) e dal Nord Africa (-7,3%) mentre sono cresciute le importazioni dal Nord America (+25,95). I paesi con i quali abbiamo il saldo positivo più alto sono: USA, 26 miliardi di euro; Svizzera, 13,9; Gran Bretagna (13) e Francia (11,7). Quelli con il maggior deficit sono invece Cina (18 miliardi), Olanda (10), Germania (9,9) e Russia (6).

**Cargo aereo** Nell'ultima release del 2019 IATA ha stimato una flessione del cargo aereo a livello mondiale del 3,3%; è la prima volta dal 2012 che il settore registra una flessione, conseguenza diretta dell'attuale debolezza del commercio internazionale. Considerando le singole aree geografiche, l'unica a crescere è l'Africa, le altre segnano tutte segni meno, in particolare Asia Pacifico (-5,7%) e Medio Oriente (-4,8%). Considerando che per alcuni osservatori il 2020 potrebbe essere uno dei peggiori anni per il comparto spicca il difficile 2019 dell'Italia che ha registrato una flessione del 3,2%. La tendenza si era già evidenziata nel 2018, che si chiuse con una flessione dello 0,5%, soprattutto a causa dell'andamento del secondo semestre. Le flessioni maggiori di traffico sono state registrate negli aeroporti di Bologna (-7,3%), Venezia (-6,0%) e RomaFCO (-5,5%). Milano Malpensa, il maggiore aeroporto cargo italiano, è sceso del 2,5%. L'altro aeroporto di Milano, quello di Linate, non è in classifica a causa del lungo periodo di chiusura per ristrutturazioni e adeguamenti vari (dal 27 luglio al 25 ottobre 2019). Tra gli aeroporti che realizzano buone performance, da citare Brescia (+29,1%), Pisa (+11,2%) e Taranto (+11,0%). Nel complesso, i primi 5 aeroporti per volumi movimentati (MilanoMXP, RomaFCO, Bergamo, Venezia e, Bologna) hanno registrato una riduzione di traffico intorno alle 37mila tonnellate (-3,7%), rispetto al 2018. Forte anche la perdita di traffico degli aeroporti minori, ridottasi

18 - 3/2020

**BORTO**  
COSTRUTTIVITÀ

del 17,2%. Traffico attraverso le Alpi Il traffico ai principali valichi alpini (quelli svizzeri del Gottardo, Sempione, San Bernardino e San Bernardo, cui si aggiungono Brennero,



## PORTO&interporto

### Focus

---

Monte Bianco e Frejus) nel I° semestre del 2019 (ultimo dato disponibile) è stato di 2,437 milioni di veicoli pesanti, sostanzialmente stabile (-0,6%) rispetto allo stesso periodo del 2018. Per quanto riguarda il traffico ferroviario, dai valichi alpini della Svizzera sono transitate merci per 14 milioni di tonnellate, con una flessione del 3,7% rispetto al I° semestre 2018. Il traffico di veicoli pesanti sulla rete autostradale italiana ha registrato, nei primi 6 mesi del 2019, una crescita del 2,3%. La portualità I principali porti italiani nel 2019 hanno movimentato 10,63 milioni di Teu, con un aumento dell'1,8% rispetto al 2018. Ottimi i risultati di alcuni porti come Napoli (+20,8%), Livorno (+19,4%) e Trieste (+8,8%), sostanzialmente stabile il porto di Genova con un aumento dello 0,2%. Buoni anche i risultati di alcuni porti minori come Ancona (+10,8%) e Civitavecchia (+3,8%). In ripresa, dopo la flessione dello scorso anno, il traffico nel porto di Gioia Tauro, cresciuto dell'8,4%, mentre continua la crisi di quello di Cagliari (-55,1%), dopo l'uscita di Contship e l'abbandono della toccata da parte di Hapag Lloyd. I principali porti del Mediterraneo hanno movimentato complessivamente 30,7 milioni di Teu con un aumento dell'11,5% sul 2018. Da segnalare le decise crescite di Tangeri (+38,2%) e del Pireo (+28,1%), diventato il maggiore porto del Mediterraneo. Per quanto riguarda i porti del Northern Range l'aumento è stato del 2,5%. Red.Mar.

## Covid-19 e crociere: secondo Meyer Werft l'impatto su nuovi ordini sarà immenso

Fino a qualche settimana fa la nostra principale preoccupazione era che i nostri attuali e futuri clienti dovessero scegliere altri cantieri navali perché non saremmo stati in grado di consegnare loro le navi come richiesto. Ora invece, l'emergenza Coronavirus e l'attuale andamento del mercato avranno un impatto enorme anche sui nostri portafogli ordini. A parlare in questi termini è Imke Knoop, vertice della divisione vendite e progettazione del gruppo tedesco Meyer Werft, il competitor principale di Fincantieri nel settore della navalmeccanica per quanto riguarda il segmento di mercato delle crociere. Il gruppo italiano guidato da Giuseppe Bono ha già incamerato nuovi ordini per navi almeno fino al 2027 e in queste settimane ha sospeso l'attività a seguito della diffusione del Covid-19. Meyer werft, invece, a differenza anche dei cantieri connazionali MV Werften e Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, non ha finora interrotto l'operatività e ha lavoro assicurato fino a tutto il 2023. Ovviamente se nel frattempo da parte delle compagnie di crociere non procederanno a recedere dai contratti preferendo pagare penali molto care. Lo stesso vale per Fincantieri. Secondo Knoop in questo periodo di sospensione dell'attività le compagnie crocieristiche stanno subendo perdite di fatturato pari a circa 100 milioni di euro ogni giorno. Il vertice commerciale di Meyer Werft per il momento sembra però più preoccupato dalla difficoltà nel prossimo futuro di acquisire nuove commesse. Nessuno di noi può ancora prevedere qualcosa di più preciso su come la situazione evolverà, ma l'impatto sarà immenso ha detto. I clienti di Meyer Werft non saranno in grado di continuare a ordinare navi nella stessa misura di prima. A proposito delle commesse già acquisite ha sottolineato infine che poter consegnare le navi in tempo e mantenere il danno economico il più basso possibile, Meyer Werft dovrà mantenere la produzione il più a lungo possibile attiva.



"Fino a qualche settimana fa la nostra principale preoccupazione era che i nostri attuali e futuri clienti dovessero scegliere altri cantieri navali perché non saremmo stati in grado di consegnare loro le navi come richiesto". Ora invece, l'emergenza Coronavirus e l'attuale andamento del mercato avranno un impatto enorme anche sui nostri portafogli ordini".

## Marittimi extracomunitari: respinta la richiesta di Gnv sulle linee con l'Italia

A distanza di qualche mese dagli ultimi botta e risposta fra gli armatori Emanuele Grimaldi e Vincenzo Onorato, torna a tenere banco il tema dell'imbarco di marittimi extracomunitari a bordo dei traghetti di bandiera italiana impiegati sulle rotte di cabotaggio. Questa volta, però, al centro della questione c'è Grandi Navi Veloci perché, secondo quanto si apprende da una comunicazione dei sindacati Filt-Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, sarebbe stata la compagnia di navigazione controllata dalla Marininvest di Gianluigi Aponte ad aver avanzato questa richiesta. Il fine ultimo è ovviamente quello di massimizzare il contenimento dei costi. In risposta alle vostre email in riferimento al personale extracomunitario sulle linee di cabotaggio e tabelle di armamento, le scriventi organizzazioni sindacali sono a ribadirvi quanto segue: la situazione attuale ha comportato la riduzione delle tabelle di esercizio compromettendo l'impiego di personale a bordo, questo impone un'attenta valutazione per non creare ulteriori difficoltà ai lavoratori premettono i sindacati. Che poi respingono così la richiesta di Grandi Navi Veloci: A tal riguardo l'imbarco di personale extracomunitario in territorio nazionale non è assolutamente per noi attuabile. Pertanto, da parte nostra, non possiamo concedere il nullaosta alla vostra richiesta per tale utilizzo. Senza questo via libera da parte dei rappresentanti sindacali dei lavoratori (il cosiddetto accordo di flotta' di cui ha potuto disporre invece negli anni passati Grimaldi Group) la compagnia di traghetti genovese non può procedere alla sostituzione di marittimi comunitari con extracomunitari. Già negli anni scorsi Gnv aveva provato a più riprese a ottenere questa deroga' dai sindacati ma finora senza mai ottenerla. Le linee in questione sono evidentemente quelle di cabotaggio internazionale (se fossero solo linee nazionali la questione non si potrebbe nemmeno porre), alcune delle quali sono le stesse in cui operano anche Tirrenia e Grimaldi. Quest'ultimo gruppo, che per anni era stato accusato da Vincenzo Onorato (Moby) di beneficiare di costi inferiori proprio in virtù della possibilità di imbarcare anche personale extracomunitario, dall'autunno del 2018 aveva annunciato la decisione di rinunciare a questa facoltà optando per arruolare solo marittimi comunitari sulle proprie linee di cabotaggio operate con navi ro-pax da e per l'Italia. Nella comunicazione appena recapitata a Grandi Navi Veloci, infine, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti rispondono anche in merito alla richiesta di riduzione della tabella d'armamento per 90 giorni sui due traghetti Suprema e Superba (possibilità prevista da un provvedimento appena emanato dal Corpo delle Capitanerie di Porto ). A questo proposito i sindacati dicono: Accogliendo parzialmente la vostra richiesta riteniamo opportuno concedere alla riduzione delle tabelle un vincolo temporale della durata di 30 giorni, in conseguenza del quale siamo a chiedervi un aumento delle figure del personale alberghiero rispetto alla vostra richiesta.



Marittimi extracomunitari: respinta la richiesta di Gnv sulle linee con l'Italia



A distanza di qualche mese dagli ultimi botta e risposta fra gli armatori Emanuele Grimaldi e Vincenzo Onorato, torna a tenere banco il tema dell'imbarco di marittimi extracomunitari a bordo dei traghetti di bandiera italiana impiegati sulle rotte di cabotaggio. Questa volta, però, al centro della questione c'è Grandi Navi Veloci perché, secondo quanto si apprende da una comunicazione dei sindacati Filt-Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, sarebbe stata la compagnia di navigazione controllata dalla Marininvest di Gianluigi Aponte ad aver avanzato questa richiesta. Il fine ultimo è ovviamente quello di massimizzare il contenimento dei costi.



## Mezzo mondo chiude le porte ai marittimi italiani

L'avvicendamento di personale d'equipaggio di nazionalità italiana è praticamente resa impossibile dalle norme che diversi Paesi del mondo hanno adottato per limitare la diffusione del contagio da Coronavirus. Non è un caso che sempre più società armatoriali abbiano temporaneamente sospeso gli avvicendamenti chiedendo agli equipaggi già a bordo delle navi di prolungare il loro periodo d'imbarco. L'associazione di categoria Assarmatori sul proprio sito spiega che l'emergenza da Covid-19 sta portando all'attuazione in tutto il mondo di misure straordinarie volte a contenere la propagazione del virus. Nello specifico contesto del settore marittimo aggiunge alcune di queste misure impongono delle restrizioni ai movimenti internazionali che ostacolerebbero, in particolare, la mobilità degli equipaggi di qualsiasi nazionalità. Al fine di fornire un quadro generale di questa situazione Assarmatori pubblica una tabella (riportata in fondo a questo articolo) con le misure poste dai vari Stati nei confronti dei marittimi provenienti dall'Italia. Il quadro descritto spiega perchè sia di fatto impossibile avvicendare marittimi italiani a bordo: fatto salvo il caso della Corea (che comunque esegue un test a chi entra nel Paese), in tutti gli altri Paesi del mondo l'ingresso degli italiani non è ammesso.



## 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'.







## Navi e finanza: ai banchieri il compito di salvare l'armamento

Contributo a cura di Fabrizio Vettosi \* \* managing director di Venice Shipping & Logistics 'In questo momento sono sinceramente più preoccupato per il Covid-19 che per altri aspetti di natura finanziaria. Ad oggi la flotta di bandiera e di proprietà Italiana è fortemente focalizzata su nicchie, anche globali, in cui detiene posizioni di leadership. Si tratta di segmenti, tra l'altro, che hanno una funzione strategica in alcune filiere industriali del Paese quali ad esempio: crociere, autostrade del mare, chimico, gas, petrolchimico, alimentare. Oggi oltre due terzi del valore della flotta di bandiera italiana è focalizzato su questi segmenti, senza tuttavia tralasciare il settore dei servizi (es. rimorchio) in cui alcune eccellenze italiane si stanno proponendo come consolidatori europei (ad esempio i gruppi Rimorchiatori Mediterranei e Scafi). Sembra abbastanza evidente che l'attuale fenomeno epidemiologico di portata globale, potrebbe stravolgere questi settori e gli stessi modelli di business (penso ad esempio alle crociere) minando in parte ciò che appariva granitico meno di un mese fa. A mio avviso, pertanto, il ruolo degli stakeholder finanziari, e in particolare bancari, assurge a un livello di responsabilità ancor più decisivo in quanto non può ridursi a mere scelte negoziali con controparti aziendali, ma deve mutare in una partnership solidale che mira a difendere tutta l'industry, a partire proprio dalle aziende più virtuose. Ricordo, infatti, che in Italia si fallisce ahimè 'per cassa' e non 'per competenza' e, quindi, non possiamo pensare che aziende eccellenti per goodwill e know how possano essere annientate per una momentanea carenza di liquidità. In questo momento si vedrà il talento dei banchieri Italiani e, se è vero che i nostri medici e paramedici stanno coraggiosamente salvando vite umane giovani e sane, lo stesso ruolo, rispetto al contesto economico, spetta ai nostri banchieri che, sono sicuro sapranno esprimere tutta la loro professionalità. Personalmente, in questo contesto tragico, rimango fiducioso rispetto alle dichiarazioni del Presidente Mattioli. In questi giorni insieme alla struttura di Confindustria abbiamo avuto riunioni non stop con ABI e Confindustria anche sui temi finanziari ed è apparsa una fattiva volontà di cooperazione. Quindi rimaniamo fiduciosi sia rispetto al lavoro che stiamo svolgendo sul fronte governativo, anche per la dichiarata volontà da parte del sistema bancario. In particolare, l'European Banking Authority proprio ieri ha pubblicato la sua posizione (e relative raccomandazioni alle Banche Centrali) in materia di forbearance modificando temporaneamente le regole in materia di classificazione di crediti in default e di applicazione del principio contabile IFRS 9. In pratica ciò apre la strada, indipendentemente da ciò che sarà previsto dai provvedimenti governativi (es. Decreto Cura Italia), alla negoziazione di accordi di moratoria molto più flessibili nei confronti sia delle banche ma anche di tutti gli intermediari autorizzati all'esercizio del credito'.

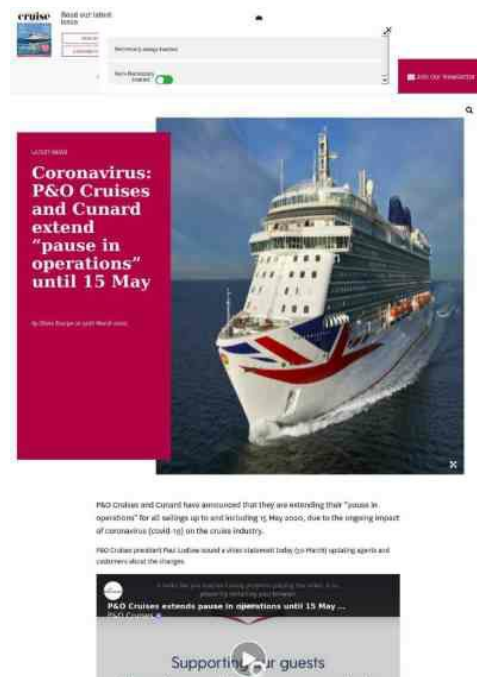
The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are navigation links for 'DIRETTORE', 'CHI SIAMO', 'NEWS', 'MAGAZINE', and 'SERVIZI'. Below this is a header with the logo 'SHIPPING ITALY.IT' and a tagline 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo'. A navigation bar contains links for 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. The main content area features the article title 'Navi e finanza: ai banchieri il compito di salvare l'armamento' with a sub-headline 'Contributo a cura di Fabrizio Vettosi \*'. Below the title is a photograph of Fabrizio Vettosi speaking at a podium. To the right of the article is a sidebar with a 'ASSARMATORI' logo and a small image of a port. At the bottom of the article, there is a small text block: 'In questo momento sono sinceramente più preoccupato per il Covid-19 che per altri aspetti di natura finanziaria. Ad oggi la flotta di bandiera e di proprietà Italiana è fortemente focalizzata su nicchie, anche globali, in cui detiene posizioni di leadership. Si tratta di segmenti, tra l'altro, che hanno una funzione strategica in alcune filiere industriali del Paese quali ad esempio: crociere, autostrade del mare, chimico, gas, petrolchimico, alimentare. Oggi oltre due terzi del valore della flotta di bandiera italiana è focalizzato su questi segmenti, senza tuttavia tralasciare il settore dei servizi (es. rimorchio) in cui alcune eccellenze italiane si stanno proponendo come consolidatori europei (ad esempio i gruppi Rimorchiatori Mediterranei e Scafi). Sembra abbastanza evidente che l'attuale fenomeno epidemiologico di portata globale, potrebbe stravolgere questi settori e gli stessi modelli di business (penso ad esempio alle crociere) minando in parte ciò che appariva granitico meno di un mese fa. A mio avviso, pertanto, il ruolo degli stakeholder finanziari, e in particolare bancari, assurge a un livello di responsabilità ancor più decisivo in quanto non può ridursi a mere scelte negoziali con controparti aziendali, ma deve mutare in una partnership solidale che mira a difendere tutta l'industry, a partire proprio dalle aziende più virtuose. Ricordo, infatti, che in Italia si fallisce ahimè 'per cassa' e non 'per competenza' e, quindi, non possiamo pensare che aziende eccellenti per goodwill e know how possano essere annientate per una momentanea carenza di liquidità. In questo momento si vedrà il talento dei banchieri Italiani e, se è vero che i nostri medici e paramedici stanno coraggiosamente salvando vite umane giovani e sane, lo stesso ruolo, rispetto al contesto economico, spetta ai nostri banchieri che, sono sicuro sapranno esprimere tutta la loro professionalità. Personalmente, in questo contesto tragico, rimango fiducioso rispetto alle dichiarazioni del Presidente Mattioli. In questi giorni insieme alla struttura di Confindustria abbiamo avuto riunioni non stop con ABI e Confindustria anche sui temi finanziari ed è apparsa una fattiva volontà di cooperazione. Quindi rimaniamo fiduciosi sia rispetto al lavoro che stiamo svolgendo sul fronte governativo, anche per la dichiarata volontà da parte del sistema bancario. In particolare, l'European Banking Authority proprio ieri ha pubblicato la sua posizione (e relative raccomandazioni alle Banche Centrali) in materia di forbearance modificando temporaneamente le regole in materia di classificazione di crediti in default e di applicazione del principio contabile IFRS 9. In pratica ciò apre la strada, indipendentemente da ciò che sarà previsto dai provvedimenti governativi (es. Decreto Cura Italia), alla negoziazione di accordi di moratoria molto più flessibili nei confronti sia delle banche ma anche di tutti gli intermediari autorizzati all'esercizio del credito'.

## Coronavirus: P&O Cruises and Cunard extend pause in operations until 15 May

Olivia Sharpe

P&O Cruises and Cunard have announced that they are extending their pause in operations for all sailings up to and including 15 May 2020, due to the ongoing impact of coronavirus (covid-19) on the cruise industry. P&O Cruises president Paul Ludlow issued a video statement today (30 March) updating agents and customers about the changes. 'It is clear that our original date of April 11 to resume sailings, which would have been a 30 day pause in operations, is just not feasible in light of the government announcements last week, said Ludlow. 'Regrettably, therefore, we are now extending this pause until May 15. Given the current guidelines it is prudent and practical to extend the pause until normal operations can be resumed. 'As we work through the evolving restriction on ports around the world future itineraries may be subject to change and so we are looking at how we phase our ships back into service.' In addition, the restrictions have forced the temporary slow down of work by Meyer Werft in Germany, where the final outfitting on new ship Iona is being completed. Ludlow continued: 'We are working with the team at the shipyard to see exactly how this will impact upon Iona's delivery. 'We are all so sorry for the disappointment this will cause to everyone and particularly those guests who had booked Iona 's maiden voyage.'

President of Cunard, Simon Palethorpe, said: 'The impact of covid-19 is affecting personal routines and businesses as well as placing significant travel restrictions around the world. Everyone in the Cunard team is aware of the need to support the management and containment of covid-19 globally. This includes protecting the health and safety of our guests and crew. It is therefore right we extend the pause in operations.' He added: 'It is too soon to know exactly how this situation will evolve. But I do know that we, the Cunard team, will commit all our resources, energy and talent to weather this storm and come out stronger than ever for our guests. We have been sailing for 180 years and we look forward to many more. We will get through these tough times together and look forward to welcoming our guests back on board again soon, when the time is right.' Cunard guests who were due to sail between 11 April and 15 May will automatically receive a 125 per cent Future Cruise Credit. This can be redeemed against any new booking, on any voyage sailing before the end of March 2022, providing the booking is made by the end of December 2021. All P&O Cruises guests with a holiday booked up to and including 15 May this year will automatically receive a future cruise credit of 125 per cent. P&O Cruises and Cunard are among a host of other cruise lines that decided to suspend sailings in light of the coronavirus outbreak . Visit gov.uk for the latest coronavirus travel advice.



P&O Cruises and Cunard have announced that they are extending their "pause in operations" for all sailings up to and including 15 May 2020, due to the ongoing impact of coronavirus (COVID-19) on the cruise industry.

P&O Cruises president Paul Ludlow issued a video statement today to priority update agents and address the changes.

P&O Cruises extends pause in operations until 15 May

Supporting our guests

## Singapore terminal operators part of MoU to develop hydrogen as a fuel

*PSA Corp, Jurong Port and Singapore LNG (SLNG), have joined two other Singapore companies and two Japanese players in an agreement to develop ways of using hydrogen as a low carbon future fuel.*

Marcus Hand

The three companies have joined SembCorp Industries, City Gas, Chiyoda Corp and Mitsubishi Corp in signing a Memorandum of Understanding (MoU) that covers the research and development of technologies related to the importation, transportation and storage of hydrogen. The companies will identify and demonstrate use cases using Chiyoda's SPERA Hydrogen, Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC) technology to allow hydrogen to be safely transported in chemical tankers at normal atmospheric temperature and pressure. Related: Japan's Kawasaki Heavy launches world's first liquefied hydrogen carrier The two terminal operators involved in the MoU see a role in facilitating the growth in use of hydrogen as a fuel. Powering our horizontal transport with hydrogen is just the beginning, and we will see its application expanding in the future, playing a part in our Smart Grid systems with EMA, and augmenting business adjacencies in our future Tuas Ecosystem. said Ong Kim Pong, regional ceo Southeast Asia, PSA International. Jurong Port is working with Chiyoda as we believe that the port is well placed to accelerate the development of hydrogen as a viable fuel option for power generation in Singapore's transition to a low-emissions future, said Ooi Boon Hoe, ceo of Jurong Port. SLNG will look at ways of using its terminal infrastructure for LNG for hydrogen import and storage. SLNG is pleased to be a part of this pioneering and very exciting collaboration, through seeking synergistic ways of using our terminal infrastructure. We are in the midst of a global energy transition, and SLNG is committed to doing what we can to facilitate and catalyse this process. said Tan Soo Koong, ceo of SLNG

Seatrade  
Maritime News



### Singapore terminal operators part of MoU to develop hydrogen as a fuel

Media Head | 30/03/2020

*PSA Corp, Jurong Port and Singapore LNG (SLNG), have joined two other Singapore companies and two Japanese players in an agreement to develop ways of using hydrogen as a low carbon future fuel.*

The three companies have joined SembCorp Industries, City Gas, Chiyoda Corp and Mitsubishi Corp in signing a Memorandum of Understanding (MoU) that covers the research and development of technologies related to the importation, transportation and storage of hydrogen.

The companies will identify and demonstrate use cases using Chiyoda's SPERA Hydrogen, Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC) technology to allow hydrogen to be safely transported in chemical tankers at normal atmospheric temperature and pressure.

Related: Japan's Kawasaki Heavy launches world's first liquefied hydrogen carrier

The two terminal operators involved in the MoU see a role in facilitating the growth in use of hydrogen as a fuel.

"Powering our horizontal transport with hydrogen is just the beginning, and we will see its application expanding in the future, playing a part in our Smart Grid systems with EMA, and augmenting business adjacencies in our future Tuas Ecosystem."

## Greywing developing risk assessment tool for crew changes

*Online maritime security platform Greywing is utilising its technology to try and provide a tool for managers and port authorities to facilitate crew changes given widespread restrictions resulting from the COVID-19 pandemic.*

Marcus Hand

The Singapore-based maritime technology start-up which provides online maritime security booking and risk assessments has in the space of a few days integrated COVID-19 related information into its platform. We now include constantly updated CDC Threat levels, Air Travel and Port State Authority restrictions in the platform to help ship managers quickly assess where they can both disembark their personnel and fly them home, said Nick Clarke ceo of Greywing. Related: Singapore to allow crew changes in special circumstances' With an estimated 100,000 crew changes a month by the end of May there could be some 400,000 seafarers in need of crew changes which have been made extremely difficult, if not impossible, given new restrictions at many ports designed to stop the spread of COVID-19. With difficulties in assessing which vessels are high or low risk in terms of infection the answer has simply been to bar all crew changes. Our next job is to build a risk assessment tool to categorise which ships are at low risk of having COVID-19 on board to help their managers and Port State Authorities facilitate crew changes, Clarke said.

Seatrade  
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



### Greywing developing risk assessment tool for crew changes

Maritime Head | Nov 02, 2020

*Online maritime security platform Greywing is utilising its technology to try and provide a tool for managers and port authorities to facilitate crew changes given widespread restrictions resulting from the COVID-19 pandemic.*

The Singapore-based maritime technology start-up which provides online maritime security booking and risk assessments has in the space of a few days integrated COVID-19 related information into its platform.

"We now include constantly updated CDC Threat levels, Air Travel and Port State Authority restrictions in the platform to help ship managers quickly assess where they can both disembark their personnel and fly them home," said Nick Clarke ceo of Greywing.

**Related: Singapore to allow crew changes in 'special circumstances'**

With an estimated 100,000 crew changes a month by the end of May there could be some 400,000 seafarers in need of crew changes which have been made extremely difficult, if not impossible, given new restrictions at many ports designed to stop the spread of COVID-19. With difficulties in assessing which vessels are high or low risk in terms of

## Panama Canal reduces workforce, booking cancellations surge

Michele Labrut

The Panama Canal is set to operate with a reduced workforce for at least 14 days, and there has been a surge in booking cancellations primarily from the cruise sector. Panama Canal administrator Ricaurte Vasquez told a video conference on Friday that the waterway is operating with a workforce of 3,600 of its 10,000 employees, as part of the temporary and latest measures taken by the Canal to confront the global COVID-19 pandemic. This will continue for at least 14 days. As of 26 March, the Canal had confirmed seven positive cases of coronavirus. 200 persons are in voluntary isolation and 600 other workers are being forced by the Ministry of Health to quarantine their homes due to contact with sick family members or spouses. Related: The Panama Canal announces precautionary actions against COVID-19 Most of the workers have been sent home for two weeks of vacation, while others working remotely, and those who are part of the daily operation in the transit of ships are and will be assigned to work with the same crews to have the option of isolating the whole group, in case there is a new case of COVID-19. The Canal administration and the workers are discussing making changes in the rotation of shifts, with the goal of having fewer people exposed during each vessel transit. Related: Panama Canal announces new draught restrictions Vasquez said 52 transits have been cancelled to date: 35 correspond to cruise ships and 17 to other types of vessels, such as containers, which represent one of the most important segments of the Canal. He added that he could not say what will be the COVID-19 impact on Canal operations since the situation 'is barely two weeks old. The market has not reacted in full force.' It will depend on the global containment of the outbreak, the measures taken by the ports of the United States and how quickly the production and industrial zones of Asia are reactivated. 'What is happening on the US east coast is not yet clear to us,' he said However, "the economy is going to be slower. Consequently, the operation of the Panama Canal is going to be negatively affected. How much, remains to be seen". 'We will wait until end of April to have a clearer assessment of the situation.' 'The coronavirus crisis is very different from any other we had previously seen. We will continue working so that we can allocate resources safely, complying with health standards to serve customers,' said Vasquez.

Seatrade  
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



### Panama Canal reduces workforce, booking cancellations surge

Michele Labrut | 30/03/2020

The Panama Canal is set to operate with a reduced workforce for at least 14 days, and there has been a surge in booking cancellations primarily from the cruise sector.

Panama Canal administrator Ricaurte Vasquez told a video conference on Friday that the waterway is operating with a workforce of 3,600 of its 10,000 employees, as part of the temporary and latest measures taken by the Canal to confront the global COVID-19 pandemic. This will continue for at least 14 days.

As of 26 March, the Canal had confirmed seven positive cases of coronavirus. 200 persons are in voluntary isolation and 600 other workers are being forced by the Ministry of Health to quarantine their homes due to contact with sick family members or spouses.

Related: The Panama Canal announces precautionary actions against COVID-19

Most of the workers have been sent home for two weeks of vacation, while others working remotely, and those who are part of the daily operation in the transit of ships are and will be assigned to work with the same crews to have the option of isolating the