



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 01 aprile 2020**



Prime Pagine

01/04/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 01/04/2020	10
01/04/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 01/04/2020	11
01/04/2020	Il Foglio Prima pagina del 01/04/2020	12
01/04/2020	Il Giornale Prima pagina del 01/04/2020	13
01/04/2020	Il Giorno Prima pagina del 01/04/2020	14
01/04/2020	Il Manifesto Prima pagina del 01/04/2020	15
01/04/2020	Il Mattino Prima pagina del 01/04/2020	16
01/04/2020	Il Messaggero Prima pagina del 01/04/2020	17
01/04/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 01/04/2020	18
01/04/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 01/04/2020	19
01/04/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 01/04/2020	20
01/04/2020	Il Tempo Prima pagina del 01/04/2020	21
01/04/2020	Italia Oggi Prima pagina del 01/04/2020	22
01/04/2020	La Nazione Prima pagina del 01/04/2020	23
01/04/2020	La Repubblica Prima pagina del 01/04/2020	24
01/04/2020	La Stampa Prima pagina del 01/04/2020	25
01/04/2020	MF Prima pagina del 01/04/2020	26

Primo Piano

01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 11 Assoporti, il settore portuale sta attraversando una tempesta	27
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1 Governo ai porti: Programmate il vostro rilancio	28
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14 Governo ai porti	29

31/03/2020	The Medi Telegraph		30
"Il rilancio delle banchine? Lo scrivano le Authority"			

Trieste

01/04/2020	Il Piccolo	Pagina 3	31
Il porto posticipa per le aziende il pagamento delle concessioni			

Venezia

01/04/2020	MF	Pagina 14	<i>ANDREA GIACOBINO</i>	32
Caso Mose, Lotti & Associati ammessa al concordato				
01/04/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10		33
Mose, su le paratoie con onde e vento Ma resta il caos sul futuro dei lavori				
01/04/2020	Il Gazzettino	Pagina 29		34
Il Mose ferma onde alte un metro Tempi ridotti con due compressori				
01/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 29		35
Mose, primo test con il mare agitato A Chioggia sollevate metà paratoie				
01/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 29		37
Baldin (M5S) «Adesso fare presto a finire il Mose»				
01/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 29		38
Sernaglia: «Bene il test ora studiamo i modelli»				
01/04/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10	<i>Alberto Zorzi</i>	39
Msc Opera, l' ipotesi dei tecnici «Vari errori dell' equipaggio»				
01/04/2020	Il Gazzettino	Pagina 32	<i>GIANLUCA AMADORI</i>	41
Incidente Msc, i periti della procura: responsabile il comandante della nave				
01/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 31		42
Avaria della Msc Opera e schianto in laguna «Il comandante doveva bloccare i motori»				
01/04/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 38		44
Il rinvio dei lavori sul ponte «Bloccato il traffico del porto»				
31/03/2020	Il Nautilus			45
Porti di Venezia e Chioggia: canoni sospesi per aiutare le aziende a far fronte all' emergenza COVID-19				
31/03/2020	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	46
Porti di Venezia e Chioggia: canoni sospesi				
01/04/2020	La Gazzetta Marittima			47
L' AdSP di Venezia rinvia i canoni portuali				
01/04/2020	La Gazzetta Marittima			48
Fast track: risposta all'emergenza da PSA Venice-Vecon e porto di Venezia				

Savona, Vado

01/04/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18		49
Luminosa, è iniziata la sanificazione della nave				
01/04/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 36		50
In osservazione per 13 giorni i 122 membri dell' equipaggio				
31/03/2020	Savona News			51
Costa Luminosa a Savona, inizia la sanificazione e prosegue la sorveglianza sanitaria. Caprioglio: "Garanzie sull' impatto ambientale"				
01/04/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 25		52
Sforzo bipartisan per i fondi a Funivie ma il tempo stringe				

01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 19	53
<hr/>		
01/04/2020	La Gazzetta Marittima	54
<hr/>		
Sono pienamente operativi i due Terminal di Vado Ligure		

Genova, Voltri

01/04/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	55
<hr/>		
Cosulich "Il mare è vitale servono tante Vie della Seta"		
01/04/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 11	57
<hr/>		
Psa di Pra' Danesi lascia dopo 19 anni		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 58
<hr/>		
Giuseppe Danesi lascia la carica in Psa Italia		
31/03/2020	shipmag.it	<i>Redazione</i> 59
<hr/>		
Psa, Danesi in pensione lascia la carica di ad. Ma resta nel Cda		
31/03/2020	shippingitaly.it	60
<hr/>		
Ultimo giorno da a.d. per Giberto Danesi al Psa Genova Prà		
01/04/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	61
<hr/>		
Oggi in tutti i Comuni arriveranno le mascherine della Protezione Civile		
31/03/2020	Citta della Spezia	62
<hr/>		
Arrivano 60mila mascherine per i comuni, una su dieci è FFP2		
31/03/2020	Genova Today	63
<hr/>		
Coronavirus, dal 1 aprile 60mila mascherine ai comuni della Liguria		
31/03/2020	Il Vostro Giornale	64
<hr/>		
Cronavirus, da domani 60mila mascherine ai comuni e 13 mila ad autorità portuali		
31/03/2020	Savona News	65
<hr/>		
Emergenza Coronavirus: 60 mila mascherine ai Comuni e 13 mila alle autorità portuali		
31/03/2020	shippingitaly.it	66
<hr/>		
A Genova e Savona crollano più i rotabili (-40%) che i container (-9%) a marzo		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 19	67
<hr/>		
Splendid nave ospedale GNV		

La Spezia

01/04/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15	68
<hr/>		
Polemiche alla Spezia per il rifiuto alla nave		
01/04/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 32	70
<hr/>		
«Nessuna ordinanza del sindaco per fermare la Costa Diadema»		
01/04/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 32	71
<hr/>		
Strali di Salvini contro chi... non ha accolto la nave in porto		
31/03/2020	Citta della Spezia	72
<hr/>		
"Troiano non parla e Peracchini ammette per la prima volta che la sanità è allo stremo"		
31/03/2020	Citta della Spezia	73
<hr/>		
Costa Diadema, la Lega: "Non accada più". Toti: "Già ospitate quattro navi"		
01/04/2020	La Gazzetta Marittima	75
<hr/>		
Costa Pacifica è a La Spezia con solo i membri d' equipaggio		
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	76
<hr/>		
La Spezia Container Terminal: CIG per i 343 dipendenti		
01/04/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 37	77
<hr/>		
Via alla distribuzione per i Comuni		

01/04/2020	Messaggero Marittimo Pagina 21	78
Gli operatori spezzini hanno deciso di unire le forze possono stoccare per i clienti mezzo milione di teu		

Marina di Carrara

01/04/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 40	79
Aumentano i viaggi per approvvigionare Cagliari		

Livorno

01/04/2020	Il Tirreno Pagina 25	80
Porto: spariti i turisti, le merci per ora no Il rebus degli spazi da riorganizzare		
01/04/2020	Il Tirreno Pagina 25	82
Confindustria: facciamo come altrove alt al pagamento dei canoni demaniali		
31/03/2020	Corriere Marittimo	83
Confindustria LI MS: «Imprese di porto e logistica sospensione dei canoni fino al 30 settembre»		
31/03/2020	Messaggero Marittimo <i>Elena Pozzoli</i>	84
Traffici portuali e logistica in grande affanno		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 15	85
Revisione biennale delle tariffe di rimorchio a Livorno gli accosti non subiranno alcun aggravio extratariffario		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 17	87
Livorno da record nel traffico ro-ro e dei traghetti movimentate 45 milioni di tonnellate di merci (+2%)		
01/04/2020	La Gazzetta Marittima	88
A Livorno il porto contro Covid-19		
01/04/2020	La Gazzetta Marittima	89
Livorno si attiva sulla crisi crociere		
01/04/2020	Il Tirreno Pagina 25	90
Traghetti Tirrenia bloccati, poi l' intesa al tavolo dei ministri		

Piombino, Isola d' Elba

01/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	91
I cinque positivi della Diadema negli ospedali, grave un 70enne		
01/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 14	93
Nella stazione marittima la cabina di regia e l' ufficio per i medici		
01/04/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	94
Il mondo portuale tutto coinvolto nell' operazione		
01/04/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	95
Costa Diadema, i primi sbarchi		
31/03/2020	Corriere Marittimo	96
Covid-19 / De Micheli, interviene su Costa Diadema - Le FOTO dell' arrivo a Piombino		
31/03/2020	Informatore Navale	97
Costa Diadema: una regia unica per gestire l' emergenza		
31/03/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	98
Costa Diadema, gestione unica per l'emergenza		
01/04/2020	La Gazzetta Marittima	99
Costa Diadema a Piombino. Corsini: priorità assoluta La Gazzetta Marittima		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 6	100
Porto, grande cuore degli operatori «Per Torrette tutte le nostre quote»		

01/04/2020	Corriere Adriatico Pagina 24	102
<hr/>		
31/03/2020	Ancona Today	103
<hr/>		
31/03/2020	Ansa	105
<hr/>		
31/03/2020	FerPress	106
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	107
<hr/>		
31/03/2020	Vivere Osimo	108
<hr/>		
01/04/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 37	109
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/04/2020	Il Messaggero (ed. Viterbo) Pagina 35	110
<hr/>		
31/03/2020	Borsa Italiana	111
<hr/>		
31/03/2020	FerPress	112
<hr/>		
31/03/2020	Il Nautilus	113
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	114
<hr/>		
31/03/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	115
<hr/>		

Napoli

31/03/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	116
<hr/>		
01/04/2020	Il Roma Pagina 17	117
<hr/>		

Taranto

01/04/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 17	<i>NICOLA SAMMALI</i> 118
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 22	120
<hr/>		

Manfredonia

01/04/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 27	121
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

01/04/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	122
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 16	123
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 16	125
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

01/04/2020	La Nuova Sardegna Pagina 29	<i>MARCO BITTAU</i> 126
<hr/>		
01/04/2020	La Nuova Sardegna Pagina 29	<i>GIANDOMENICO MELE</i> 127
<hr/>		

Cagliari

01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 14	129
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

01/04/2020	Gazzetta del Sud Pagina 27	131
<hr/>		

Catania

01/04/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 10	132
<hr/>		
31/03/2020	FerPress	133
<hr/>		
01/04/2020	La Sicilia Pagina 18	134
<hr/>		
31/03/2020	La Voce dell'Isola	135
<hr/>		
31/03/2020	shippingitaly.it	136
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

01/04/2020	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 6	137
<hr/>		

Focus

31/03/2020	Ansa	139
<hr/>		

01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	140
<hr/>		
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	141
<hr/>		
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	142
<hr/>		
01/04/2020	MF Pagina 14	143
<hr/>		
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	144
<hr/>		
01/04/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 14	145
<hr/>		
01/04/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 11	146
<hr/>		
31/03/2020	Ansa	147
<hr/>		
31/03/2020	Informare	148
<hr/>		
31/03/2020	Informare	149
<hr/>		
31/03/2020	FerPress	150
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	151
<hr/>		
31/03/2020	Portnews	152
<hr/>		
31/03/2020	shipmag.it	153
<hr/>		
31/03/2020	shippingitaly.it	154
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 4	155
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 7	159
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 9	161
<hr/>		
01/04/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 11	163
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	164
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	166
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	167
<hr/>		
31/03/2020	Messaggero Marittimo	169
<hr/>		
31/03/2020	shipmag.it	170
<hr/>		
30/03/2020	uominietrasporti.it	171
<hr/>		
01/04/2020	La Gazzetta Marittima	173
<hr/>		

31/03/2020	portstrategy.com		174
<hr/>			
31/03/2020	portstrategy.com		175
<hr/>			
31/03/2020	portstrategy.com		176
<hr/>			
31/03/2020	seatrade-maritime.com	<i>Katherine Si</i>	177
<hr/>			
31/03/2020	seatrade-maritime.com	<i>Marcus Hand</i>	178
<hr/>			
31/03/2020	seatrade-maritime.com	<i>Lee Hong Liang</i>	179
<hr/>			
30/03/2020	baltictransportjournal.com		180
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 20-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63921310
mail: servizioclienti@corriere.it



Nella storia e oggi
Anziani, fragili: quando si sceglie di non salvare
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 20

Un aiuto contro il Coronavirus
CORRIERE DELLA SERA La Gazzetta dello Sport 7
Il codice iban per le donazioni è
IT09Q0306909606100000172051



Il Viminale: «Consentite la corsa vicino a casa e le passeggiate con i figli». No di Lombardia e Campania: scelta devastante

«Virus, ora siamo al picco»

L'Istituto superiore di sanità: verso la discesa. Cartabia (Consulta) positiva al test

I SACRIFICI DA NON SPRECARE

di **Maurizio Ferrera**
Il coronavirus ha cambiato la politica. L'emergenza sanitaria domina l'agenda, le decisioni più importanti sono prese dal Presidente del Consiglio, dopo aver consultato i governatori delle regioni più colpite e gli esperti in malattie infettive. In questo momento i leader dell'opposizione non hanno incentivi a sollevare polemiche e men che meno conflitti: la gente non capirebbe.
continua a pagina 28

LA SCATOLA NERA DEL «DOPO»

di **Paolo Giordano**
Quando inizia il dopo? Secondo me è già iniziato. Non perché siamo pronti a correre fuori, tutt'altro, ma abbiamo capito che male ci misuriamo, ne stiamo seguendo l'evoluzione giorno per giorno e abbiamo messo in atto le misure necessarie per contrastarlo. I dati rispetto a cui pianificare il disgelio del nostro sistema sociale sono già disponibili, eppure non li stiamo considerando.
continua a pagina 21

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**
Si sentono cose, qui in caverna. A proposito del convincimento diffuso che la paura di morire ci avrebbe reso più buoni, ho appreso dei tre volontari della Croce Rossa Italiana invitati con tono brutale dai condomini a parcheggiare il loro eroismo su altri pianerottoli, possibilmente non confinanti. Bazzecole, in confronto a quanto accaduto a una trentina di pensionati andalusi, risultati positivi al Corona e perciò trasferiti, con corteo d'ambulante, nella casa di riposo di una cittadina dal nome musicale: Lina de la Concepción. Una delegazione di persone del posto ha organizzato accoglienze trionfali: sassiole, blocchi stradali, casonetti infuocati. Questo perché la si smetta di dire che i migranti vengono discriminati in quanto stran-



L'ospedale da campo a Central Park

L'Italia ha raggiunto «il picco dei contagi». E in Lombardia arriva un'App per mappare le persone. Intanto (nella foto) gli Usa rispondono all'emergenza con un ospedale da campo in Central Park a New York.
da pagina 2 a pagina 23

BERGAMO, LA RIANIMAZIONE

«I malati gravi, come un'onda che sommerge»

di **Maddalena Berbenni**
a pagina 8

IL CASO MEDIGLIA

La casa di riposo e quei 62 morti «Nessun aiuto»

di **Cesare Gluzzi**
a pagina 9

GIANNELLI

IO RESTO IN CASA



LA RIPARTENZA E LE AZIENDE CHE PAGHERANNO GLI ESAMI DEI LAVORATORI

Confindustria: il Pil calerà del 6% Piano di piccole e medie imprese

L'ECONOMIA IN FRENATA
Il valore del tempo
di **Daniele Manca**

Produzione interrotta. Chiusura di fabbriche e uffici. Ordini cancellati. Consumi crollati. Creare prodotto interno lordo, la ricchezza di un Paese, è difficile in queste condizioni. La frenata si è fatta e si farà sentire in parecchi punti percentuali come spiegato dal Centro studi di Confindustria.
continua a pagina 12

INTERVISTA CON BORRELLI

«Non siamo fuori. Adesso il Sud rimane a rischio»

di **Fioranza Sarzanini**



«Il Sud Italia è a rischio — dice Angelo Borrelli, della Protezione civile — alla fine di tutto sarà difficile ripercorrere quel metro che oggi ci separa».
a pagina 5

L'IMMUNOLOGO MANTOVANI

«Irresponsabile chi annuncia cure miracolose»

di **Luigi Ripamonti**



«Basta annunci di cure mirabolanti — dice Alberto Mantovani, dell'Humanitas —. Senza rigore scientifico traditi i malati».
a pagina 6

00401
9 771120 418108
Pubb. Intern. Sped. in A.P. - DL 35/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano

Homo homini virus

ri. La signora in tuta che nelle immagini si vede invelire dal balcone contro gli anziani suoi connazionali converrebbe con Hobbes che l'intolleranza non scruta il colore della pelle, ma il pericolo potenziale rappresentato da ogni intruso. «Homo homini virus». E oggi, al borsino della paura, un pensionato con la polmonite vale tre scaffali col raffreddore.
Funziona così fin dai tempi delle caverne, quelle vere. Prima la mia tribù, nella tribù prima il mio villaggio, nel villaggio prima la mia famiglia, nella famiglia prima me. Qualcuno si era illuso che bastasse un'emergenza planetaria a far scattare l'interruttore dell'umanità. Ma il coronavirus non è mica un corso accelerato di illuminazione.

Ceramol
DIFESA ATTIVA DELLA TUA PELLE
Unifarco Biomedical
Chiedi al tuo Dermatologo di fiducia. In Farmacia e su unifarcobiomedical.it





Per la prima volta appare il segno meno sui ricoveri per Covid-19 nelle terapie intensive della Lombardia. Ma ora nessuno s'azzardi ad abbassare la guardia



Mercoledì 1 aprile 2020 - Anno 12 - n° 91
Redazione: via di Sant'Erasmus 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 Autostada"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009



ROBERTO GUALTIERI Intervista del ministro dell'Economia al "Fatto"

"Imprese, 500 miliardi garantiti Poi un decreto molto sopra i 25"

■ Fra pochi giorni un decreto ad hoc per garantire la massima liquidità alle aziende "Le stime del Pil a -6% sono realistiche" e il decreto Aprile sarà "significativamente superiore a quello precedente". E il Mes? "Piena sintonia con Conte, non cederemo"

◦ CANNAVÒ A PAG. 4 - 5

Mannelli



Clownterapia

di MARCO TRAVAGLIO

Uno dei motivi del boom degli ascolti tv, oltre agli arresti domiciliari forzati per milioni di italiani, è il balsamico diradarsi degli ospiti politici. In particolare, di quelli che non hanno niente da dire, cioè quasi tutti. Non che per ciò stesso ne guadagni l'autorevolezza dei programmi, anzi: quando uno vede Toni Capuozzo travestito da Savonarola con le Samsnite sotto gli occhi che ci ricorda che dobbiamo morire o la suffragetta dei due Matteo agghindata da prima della Scala fuori stagione in décolleté e visone sulla spalla, vien da rimpiangere pure Scalfarotto e la Santanchè. Però il nostro pensiero corre affettuoso e solidale ai plotoni di politici morti di fama, non tanto perché costretti alla quarantena (la solidarietà va ai familiari che li hanno tra le palle h 24), quanto perché forzati all'astinenza da telecamera. Come passeranno le giornate? Come sopperiranno alla carenza di primipiani? Quali droghe, vista l'oggettiva difficoltà degli approvvigionamenti, li aiuteranno a resistere? Costringeranno figli, nipoti, coniugi e genitori a improvvisare talk show domestici per dire la loro su virologia, Ue, Mes, Draghi e governo prima e dopo i pasti? Comizieranno dai balconi molestando i vicini in cerca di silenzio e aria buona? Sappiano che siamo con loro, purché a debita distanza: non di 1 metro, di 1 chilometro.

Lo strazio, se possibile, aumenta quando pensiamo a due sedicenti leader che potrebbero stare a Palazzo Chigi o nelle vicinanze ma, per opposte circostanze avverse, sono confinati al ruolo di peli superflui: Salvini, che il famoso 8 agosto '19 si autoconfinò all'opposizione; e l'Innomabile, che dal 4 dicembre '16 non fa che suicidarsi e nessuno capisce come faccia, visto che l'omicidio di un morto è già complicato, ma il suicidio di un morto, per giunta reiterato, è tecnicamente impossibile. Avendo molto tempo libero, i due Matteo passano le giornate a e-lemosinare interviste. Il primo, più fortunato, può offrire un book completo di gag da vecchio guitto, tipo l'intervista con rosario incorporato, trovando almeno una D'Urso che ci casca. L'altro, più sfortunato e monotono, propone sempre lo stesso sketch: "Che ne dite se vengo e spuntano il governo? Vi faccio il numero del riapri subito? Viene ganzo, l'ho provato e riprovato allo specchio del bagno! Interessa l'articolo?". E finisce come il Verdone di *Un sacco bello* che chiama freneticamente i quattro-cinque nomi che ha in agenda, compresi l'elettrauto, la sarta, i centralini delle Ffss e dello stadio (registrato sia con la O di "Olimpico Stadio" sia con la S di "Stadio Olimpico"): regolarmente sfanculato.

SEGLUE A PAGINA 24

FONTANA&C. SI FANNO BELLI CON GLI AIUTI DEL GOVERNO

MERCANTI IN FIERA

A MILANO, IL "GOVERNATORE" INAUGURA L'OSPEDALE ACCUSANDO CONTE&C. CHE REPLICANO: "MATERIALI INVIATI DA ROMA". ARCURI: "LE REGIONI DICANO PERCHÉ NON DISTRIBUISCONO MASCHERINE E RESPIRATORI GIÀ CONSEGNATI"

◦ PALOMBI A PAG. 8

1. L'INDAGINE SANITARIA
Lombardia, 385 casi prima del Paziente 1

◦ MILOSA A PAG. 10 - 11

2. LA NOSTRA INCHIESTA
Meridione, si moriva di più l'anno scorso

◦ A PAG. 2 - 3

3. SPECIALIZZANDI INTIMIDITI
"Il prof non vuole che io vada a Nord"

◦ RONCHETTI A PAG. 11

4. IL NOBEL ROMER SUL "DOPO"
"Test medici a tutti ogni due settimane"

◦ BONETTI A PAG. 15

UNA PROPOSTA A CASALINO

I BOSS MIRANO ALLA SANITÀ

NON SI MULTA IL BUONSENSO

◦ ANTONIO PADELLARO A PAG. 6

◦ GIUSEPPE LOMBARDO A PAG. 13

◦ SILVIA TRUZZI A PAG. 13

TRA AMLO E TRUMP



Mamma Chapo e quella "trattativa" con il presidente

◦ GROSSI A PAG. 21

I 2 DI "CASA DI CARTA"



Il Prof e "Arturito": "Il sistema si può anche migliorare"

◦ FERRUCCI A PAG. 23

NUOVA VITA La paura da cui non si può scappare

Il bat-virus tra scaffali e papà

di SELVAGGIA LUCARELLI

Quando ero bambina, nella bella casa avvolta nel nulla in cui vivevo con la mia famiglia, le sere d'estate tenevamo le finestre aperte. Ogni tanto un pipistrello piombava in salotto finendo per picchiare testa e ali sul vetro o sul soffitto in una sorta di panico danzante. Io, mia madre e i miei fratelli scappavano terrorizzati nel corridoio, lasciandoci dietro la porta a vetri della sala ben chiusa, mentre mio padre rimaneva lì imperturbabile, a sfidare il topo alato. Non ha mai avuto paura di niente, mio padre.

SEGLUE A PAG. 10 - 11

La cattiveria

Milano, grande assembramento all'inaugurazione dell'ospedale in Fiera. Fontana: "Grazie a tutti, ci si rivede tra una settimana, massimo 15 giorni"

WWW.FORUM.SPINOZAJT

NON SOLO MERCI

La guerra Usa-Cina (anche sull'Oms) dipende dal Covid

◦ FELTRI A PAG. 16 - 17





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 1 APRILE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 78 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
CSA 1324/971 F. Ganda Inf. notebrochi

LA NOSTRA SOTTOSCRIZIONE È ARRIVATA A QUOTA 2,27 MILIONI DI EURO 1 nomi a pagina 4

ALLARME STIPENDI

*Boccia agli industriali: «Pagate dipendenti e fornitori»
Choc Pil: giù del 10%. Berlusconi: «Ecco come ripartire»
Passeggiate genitore-figlio: lite governo-Lombardia*

**DI MAIO, I FANNULLONI
E LE IMPRESE DI MILANO**
di **Alessandro Sallusti**

Leri, grazie anche al generoso contributo di voi lettori di ogni parte d'Italia, a Milano è stato aperto, nei padiglioni della Fiera, un nuovo ospedale che, a regime, avrà oltre duecento posti di rianimazione. Non parliamo di una struttura da campo ma di un vero e proprio ospedale, nel suo genere tra i più moderni e capienti d'Europa che farà capo a un'altra eccellenza, il Policlinico di Milano. Lo hanno costruito - sotto la regia di Guido Bertolaso - in dieci giorni, lavorando su tre turni 24 ore al giorno, in deroga a lacci e laccioli della burocrazia. È un ponte Morandi bis (il capolavoro ingegneristico di Genova, issato in meno di un anno), dimostrazione che in Italia, se solo si vuole, tutto si può fare e non si è secondi a nessuno.

Il giorno che in Italia, non dico tutto ma quasi tutto, dovesse funzionare in questo modo potremmo dire di essere diventati un Paese serio e moderno: la politica che sceglie e coordina (grazie presidente Fontana), i tecnici che mettono in campo le migliori intelligenze (grazie Guido Bertolaso), imprese e lavoratori che si buttano a capofitto e, perché no, privati (grazie anche a voi lettori) che finanziano direttamente ciò che serve alle loro comunità invece che gettare soldi nel calderone bucatino dello Stato.

Ma quel giorno purtroppo è lontano. Il nuovo ponte Morandi e l'ospedale di Milano sono opere nate sull'onda di tragedie e lutti - un vanto che ci saremmo volentieri evitato -, quando invece dovrebbero essere la normalità dell'agire pubblico. Quel giorno è lontano perché siamo schiacciati dall'incompetenza, dall'assistenzialismo e dalla burocrazia.

E qui mi rivolgo al ministro Di Maio, padre del famigerato reddito di cittadinanza. Come Di Maio saprà il settore agricolo - parte fondamentale della nostra economia - è in grande sofferenza. La terra non aspetta, i raccolti neppure, ma mancano, tra quarantene, malati e stranieri fuggiti, almeno 370mila addetti, questione di giorni e la stagione andrà in malora. Manca manodopera, ma oltre due milioni di persone sono a casa a far niente - ufficialmente in attesa di occupazione - ben pagate dal reddito suddetto. Ecco, possibile, signor ministro, che il dieci per cento di questi non possa essere obbligato ad andare nei campi, pena la perdita del ricco sussidio?

Altro quindi che estendere il reddito. Estendiamo il lavoro che, come si vede, non manca. Non farlo è un insulto a tutti noi, a chi in quindici giorni ha costruito da zero un signor ospedale. Chi non ha voglia di lavorare, signor ministro, si arrangi. Non è più tempo di fannulloni.

servizi da pagina 2 a pagina 20

COSTRUITO IN DIECI GIORNI
Miracolo a Milano: finito il superospedale
Giannino della Frattina, Luca Fazzo e Alberto Giannoni alle pagine 2-3



ORGOGGIO ITALIANO
Abbiamo creato un modello per tutto il Paese
di **Guido Bertolaso**

Avevamo fatto una promessa e l'abbiamo mantenuta. Non abbiamo realizzato un ospedale da campo, come purtroppo a volte in emergenza ci siamo trovati costretti a fare in passato. Non abbiamo realizzato un lazzaretto, lo abbiamo detto sin dall'inizio. Qui in Fiera abbiamo creato un vero (...)

segue a pagina 3

TRUMP: 100 MILIONI ALL'ITALIA
La Cina ci sta invadendo con una marea di fake news
di **Paolo Bracalini**

L'ANALISI
Il caso Ungheria La dittatura vera e quelle immaginarie
di **Marco Gervasoni**

a pagina 11 a pagina 9

LA LETTERA
È il momento della responsabilità

di **Vincenzo Boccia**
Presidente di Confindustria

Cari colleghi, stiamo vivendo una delle fasi più delicate della vita economica e sociale del nostro Paese. Siamo di fronte a due guerre: una al virus e al contagio e una alla recessione affinché non diventi depressione. Stiamo agendo a supporto (...)



segue a pagina 7

IL COMMENTO
Il nuovo Giuseppe, un uomo chiamato alibi
di **Augusto Minzolini**

Se Giulio Cesare, Leonardo o, chissà, Napoleone, fossero stati intervistati sulla propria vita o sulle proprie gesta, difficilmente avrebbero risposto come Giuseppe Conte a *El País* sulla tragica esperienza italiana sul Coronavirus: «Se potessi (...)

segue a pagina 10

FERMATO PER UNA SPESA GIUDICATA «VIETATA»
Preservativi e vino? Generi di prima necessità
di **Massimiliano Parente**

Non si può uscire di casa, lo sappiamo, se non per fare la spesa e comprare generi di prima necessità, solo che il concetto di prima necessità è un tantino soggettivo. Insomma, viviamo in una società capitalistica e moderna, stiamo lottando contro un virus cinese, ma mica siamo cinesi che ci danno (...)

servizi da pagina 2 a pagina 20

IL PENOSO SPETTACOLO DEI TALK SHOW
L'orrida lite tra scienziati e l'illogico «rientro per età»
di **Stefano Zecchi**

Terribili le discussioni tra scienziati che litigano sull'epidemia, sul virus, sui vaccini, perfino sui casi di morte. Adesso aspettiamoci le scientifiche discussioni su chi può tornare ad uscire di casa, chi dovrà aspettare e chi, forse, sarà costretto a scordarselo per molto tempo. Nell'arena dei talkshow (...)

segue a pagina 20

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

oltre 70 benefici* per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSE
- MENTE
- FUNZIONE CIRCULATORIA
- BELLEZZA DELLA PELLE

*Benefici sulla salute approvati per le donne e i ragazzi con tutti i livelli di attività. Da integrare con una dieta sana e un'attività fisica regolare. Contiene vitamine e minerali. Contiene 300 mg di calcio. Contiene 100 mg di magnesio. Contiene 100 mg di zinco. Contiene 100 mg di manganese. Contiene 100 mg di selenio. Contiene 100 mg di rame. Contiene 100 mg di cobalto. Contiene 100 mg di nichel. Contiene 100 mg di molibdeno. Contiene 100 mg di vanadio. Contiene 100 mg di cromo. Contiene 100 mg di silicio. Contiene 100 mg di boro. Contiene 100 mg di alluminio. Contiene 100 mg di sodio. Contiene 100 mg di potassio. Contiene 100 mg di calcio. Contiene 100 mg di magnesio. Contiene 100 mg di zinco. Contiene 100 mg di manganese. Contiene 100 mg di selenio. Contiene 100 mg di rame. Contiene 100 mg di cobalto. Contiene 100 mg di nichel. Contiene 100 mg di molibdeno. Contiene 100 mg di vanadio. Contiene 100 mg di cromo. Contiene 100 mg di silicio. Contiene 100 mg di boro. Contiene 100 mg di alluminio.

*IN ITALIA: FAI TE SPAVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) ...



IL GIORNO

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

MERCOLEDÌ 1 aprile 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, l'assessore Gallera: i dimessi osservati speciali

«Si apre un nuovo fronte garantire le cure a chi è tornato a casa»

A. Gianni a pagina 4



Raffica di arresti nell'Erbese

Il business dello spaccio non si ferma

Pioppi a pagina 19



Il picco è arrivato, la cura forse

Per l'istituto di Sanità sta per cominciare la fase discendente. Test sui farmaci, i risultati sono positivi. Prezzi, aumentano alimentari e tabacchi. Studio choc di Confindustria: ogni settimana di stop costa 13 miliardi

Servizi, Ruffolo e Peruzzi
da pag. 2 a pag. 17

L'economia dai piedi d'argilla

Una domanda sul nostro modello di vita

Michele Brambilla

Prima premessa: chi scrive è un perfetto ignorante in materia di economia ed è consapevole di esserlo. Seconda premessa: chi scrive non è un tifoso della decrescita felice né tantomeno un nostalgico dell'era del baratto. Al contrario, pensa che il capitalismo e il libero mercato abbiano fatto per i poveri ben più di quanto avevano promesso di fare le ideologie comuniste e quelle terzomondiste. Ma, premesso questo, mi chiedo se ci sia qualcosa da rivedere nel nostro modello economico occidentale se due mesi di chiusura (due mesi) rischiano di far saltare tutto e farci precipitare nella miseria o quasi.

Continua a pagina 8

CIRCOLARE SUI BIMBI: PASSEGGIATE AMMESSE SOTTO CASA CON LORO UN SOLO GENITORE. LA LOMBARDIA: «UN ERRORE»



Polidori e commento di Peruzzi a p. 12

ORA D'ARIA

DALLE CITTÀ

Milano

Il colpo riesce ma lui si pente «Sono stato io arrestatemi»

Servizio nelle Cronache

Milano

Prima la lite poi le coltellate Per uccidere

Servizio nelle Cronache

Vigevano

Un gel igienizzante rincarato del 400% Farmacista nei guai

Servizio a pagina 19



I consigli del cosmonauta Vittori

Reclusi come astronauti «Vi insegno a resistere»

Di Meo a pagina 17



I consigli del regista, da Lattuada a Maciste

Sette film da (ri)vedere Amelio: antidoto al virus

Pisacane a pagina 24

PROVA

SUSTENIUM IMMUNO

Per sostenere le tue difese immunitarie

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

Si integrano con altri cibi come frutta, di una dieta varia ed equilibrata e di un sano stile di vita.



Domani l'ExtraTerrestre

SALUTE Gran parte delle malattie proviene dagli allevamenti intensivi. Una campagna di Slow food contro il consumo di carne industriale



Culture

LA CULTURA ORIZZONTALE Come l'accesso diretto sta cambiando le forme della conoscenza

Maria Teresa Carbone pagina 10



Visioni

THE MANDALORIAN L'eroe western sbarca in una galassia lontana per la nuova serie di «Star Wars»

Giovanna Branca pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIE DIPLOMATICHE - ESIBIZIONE

MERCOLEDÌ 1 APRILE 2020 - ANNO L - N° 79

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



IL VIRUS MAGIARO

TOMMASO DI FRANCESCO

La fase dell'emergenza Coronavirus era ed è più che propizia a rimettere in discussione le forme della rappresentanza, della libertà e della democrazia. Stavolta, quasi annunciato, ne approfitta il più «esperto», il leader ungherese Viktor Orbán, che da tempo lavora proprio a questo. Così, con il pretesto della protezione dei cittadini, con l'appoggio di un parlamento fatto a sua misura, si è fatto consegnare i «pieni poteri» - ricordate, proprio quelli che voleva il sovranista Salvini sei mesi fa in Italia, pochi giorni dopo gli incontri a Milano con il sodale leader ungherese. I pieni poteri servono a Orbán per sciogliere l'assemblea legislativa quando lo decide lui, per abrogare tutte le elezioni, per governare solo con i suoi decreti, per abolire o indurre leggi che già esistono e promulgarne altre a piacimento, per reprimere, con la scusa delle fake news, con anni di carcere la stampa - residuale quella indipendente - che avrà il coraggio di denunciare le disfunzioni della sanità. È un golpe, c'è poco da dire, che sale a cavallo dell'allarme sanitario e istituzionale che ha avviato l'emergenza in tutto il mondo e in Europa. Per un verso Orbán - il leader, spiegava la filosofia Agnes Heller, che «non si rivolge al popolo se non in forma oratoria» - tira le somme di un processo che ha già avviato e del quale è perfino un teorico, quello della «democrazia illiberale», con la puntuale costruzione di un sistema autoritario.

— segue a pagina 8 —

STABILE IL NUMERO DELLE VITTIME E DEI NUOVI CASI. CONCESSA L'ORA D'ARIA AI BIMBI, CON UN GENITORE

Contagi, «sul plateau della curva»

■ Per la prima volta gli esperti parlano di «spico», anche se, spiegano, «l'apice non è una vetta quanto piuttosto un 'plateau', un altipiano di montagna che va attraversato prima che si possa cominciare a intravedere la discesa». 882 vittime in 24 ore è un dato che impedisce di festeggiare e porta il totale a 12.428. Ma i nuovi contagi, poco più di 4mila come il giorno prima, confermano che forse l'inizio della discesa è questione di gior-

ni. Con una nuova circolare il ministero degli Interni stabilisce: «È da intendersi consentito, ad un solo genitore, camminare con i propri figli minori in quanto tale attività può essere ricondotta alle attività motorie all'aperto, purché in prossimità della propria abitazione». L'Iss ha avviato un'indagine sulle case di riposo per anziani dove si sono sviluppati numerosi focolai, inviando un questionario a tutte le 2.500 residenze.

CAPOCCI A PAGINA 4

NUOVE MISURE ANTIVIRUS

Madrid blinda il diritto alla casa

■ Il governo Sánchez vara un nuovo pacchetto di misure per «proteggere i più vulnerabili» di fronte agli effetti collaterali dell'epidemia: stop agli sfratti,

affitti bloccati, mutui sospesi e misure a protezione delle donne. I contagi ormai sono quasi 100mila, 8mila i morti.

BARONE A PAGINA 9



La fabbrica degli F35 di Cameri foto Ansa

La folle corsa

Gli industriali non demordono: stimano il crollo del Pil e contro il parere delle istituzioni sanitarie dettano l'agenda al governo per riaprire in fretta le fabbriche. La sponda di Renzi. Ma Palazzo Chigi per ora non cede. Conte: «Nessuna certezza. Deciderà il comitato tecnico scientifico»

pagine 2,3

AGRICOLTURA
I dimenticati di Rosarno, tra paura e sfruttamento



■ Viaggio nelle tendopoli di Rosarno dove le condizioni di sicurezza sanitaria dei lavoratori migranti sono allucinanti. I braccianti abbandonati dalle istituzioni - vivono nella morsa della paura del coronavirus e del lavoro che sta per finire. La crisi del settore ha messo in ginocchio le piccole aziende agricole

NICOLOSI, VINCENZI ALLE PAGINE 6 E 7

Appello al premier
Riapriamo le librerie, aiutiamo l'esilio domestico

■ Siamo consapevoli della gravità del momento e accettiamo la severa disciplina di isolamento sociale imposta. Questa condizione di lunga cattività domestica avrà bisogno di conforto culturale e spirituale per essere sostenuta senza crepe e scoraggiamento.

— segue a pagina 14 —

IL MINISTRO MANFREDI
«Senza ricerca, il futuro non si può costruire»



■ L'importanza di investire in progetti pubblici, «le altre e vecchie ricette hanno già fallito». Intervista al ministro di Università e Ricerca, Gaetano Manfredi. «Non c'è miglior bene comune che la conoscenza. Adesso dobbiamo metterla al centro delle nostre politiche, partendo soprattutto dalla valorizzazione dei giovani»

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 5

Lavoro
Cameri, il ricatto di produrre armi e F35

GIULIO MARCON

■ Nemmeno il Covid-19 li ferma: i cacciabombardieri F35 continuano ad essere assemblati e prodotti nello stabilimento italiano di Cameri, dove centinaia di lavoratori rischiano di ammalarsi per assicurare questa produzione tutt'altro che indispensabile e necessaria.

— segue a pagina 15 —

ANDREA ORLANDO (PD)
«Per ripartire servono i dati In gioco ci sono le vite»



■ «La discussione su come e quando ripartire non può basarsi sui 'secondo me'. Lo dico a Renzi ma anche al ministro Patuanelli. Anche gli industriali lo sanno». Parla il vicesegretario Pd: «L'Ue deve fare di più, conviene anche ai nordici. Ma su Orbán von der Leyen ha detto cose giuste, anche se in burocraresi»

DANIELA PREZIOSI A PAGINA 3

04041
9 770033 213009

Poste Italiane SpA - In. a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gipe/CRM/232103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 91 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 1 Aprile 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORRIERE" - EURO 1,20

L'intervista
Scurati: il mio nonno napoletano tra Totò e Leone Ginzburg
Titti Marrone a pag. 15



«Io resto a casa»
De Giovanni: ora a tavola c'è tutta la famiglia come negli anni Settanta
Gigi di Fiore in Cronaca



A porte chiuse
La Serie A vede la luce: potrebbe tornare il 24 maggio
Roberto Ventre a pag. 16



Via i primi divieti, no di De Luca

► Il Viminale: sì alla passeggiata genitore-figlio vicino a casa. L'ira del governatore: «Qui non si cambia»
L'Iss: raggiunto il picco. In calo ancora l'incremento dei contagi, ricoveri e ricorso alla terapia intensiva

L'analisi
Se il Paese resta senza i ragazzi del dopoguerra

Alessandro Rosina

Una cosa compresa fin dall'inizio della pandemia è che tutti possiamo contrarre il Covid-19 e partecipare alla sua diffusione, ma le vittime principali sono gli anziani. Il dato trova solida conferma nel monitoraggio quotidiano della Protezione civile. Il tasso di letalità osservato, calcolato come rapporto dei decessi tra chi è infetto e casi positivi accertati, sale da valori inferiori a 1 su mille sotto i 30 anni a oltre uno su quattro sopra gli 80. Tra i primi diecimila deceduti, meno del 5 per cento risulta avere un'età inferiore ai 60 anni. Per giustificare le drastiche misure di isolamento - con conseguenze sociali ed economiche generalizzate - si è detto che nonostante l'epidemia sia concentrata sugli anziani più fragili, lo stress che il gran numero di ricoveri produce sul sistema sanitario e sulle strutture di cura può determinare un collasso con conseguente impossibilità poi di garantire servizi utili a tutta la popolazione.

In reazione a questo argomento opportunista, c'è chi ha rimarcato che il valore di ciascuna vita va considerato prioritario su qualsiasi altra considerazione.

Continua a pag. 35

Il minuto di silenzio e le bandiere a mezz'asta



Tricolore a mezz'asta a Palazzo San Giacomo, sede del Comune di Napoli. Foto: F. Scudato / Ansa

La tragica riscoperta del tricolore

Carlo Nordio

Ogni anno, l'undici di Novembre, i britannici celebrano il Poppy Day, e si appuntano sul petto un papavero, in ricordo dei loro soldati caduti. Il papavero è il fiore delle Fiandre, dove maggiore fu il numero dei morti, e orna a

Westminster Abbey la tomba del Milite Ignoto. Chi ha seguito in Tv una delle tante funzioni in quella venerabile chiesa, avrà notato che tutti i cortei, con in testa la Regina, vi passano accanto con una riverente discrezione, badando a non sfiorare quei petali sacri.

Continua a pag. 34. Ajello a pag. 10

Arcovio, De Cicco, Evangelisti, Pappalardo e Pirone alle pag. 2, 3 e 8

I focus

In Campania trend ancora indecifrabile non si può stimare la fine dei contagiati

Marco Esposito a pag. 4

Domande e risposte

Il virus in Italia già mutato 20 volte i guariti immuni ma non per sempre

Maria Pirro a pag. 7

Napoli, assalto al maxi-deposito dei pacchi cibo

Fuorigrotta, la polizia blinda la Mostra d'oltremare La Regione: dirottiamo i fondi europei ai più deboli

Aulisio e Pappalardo in Cronaca a pag. 5

Il ministro Bonetti

«Subito l'assegno mensile a chi ha figli con meno di 14 anni»

Nando Santonastaso a pag. 9

Lo scenario

Perché sarà il Sud a pagare il prezzo più alto della crisi

Gianfranco Viesti a pag. 34

L'epidemia nel mondo
La previsione choc «Usa, si conteranno 100-200mila morti»

I modelli statistici illustrati ieri nel briefing della Casa Bianca sul coronavirus prevedono che negli Usa possano morire da 100 mila a 200 mila persone, con un picco a metà aprile di oltre 2000 persone al giorno. «Ma noi non accettiamo questi numeri e speriamo di contenerli, se agiamo tutti insieme rispettando le misure in atto», ha detto Anthony Fauci, capo del National Institute of Allergy and Infectious Diseases. Trump: «Saranno due settimane dure, ma poi vedremo la luce in fondo al tunnel».

Guaita a pag. 12

La raccolta del Mattino

Il cuore dei lettori: Cotugno, un fiume di piccole donazioni

IL MATTINO



Per contribuire: CONTO CORRENTE "IL MATTINO PER EMERGENZA CORONAVIRUS" IBAN: IT 14 410501 00010000000000000000 SWIFT CODE: PANTIT33XXX C/O BANCA FINMAG
Gigi Di Fiore a pag. 13





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 81 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 1 Aprile 2020 • S. Ugo

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il saggio
Roma imperiale
quelle lacrime
strumento
del potere
Piras a pag. 24

La serie tv
"La casa di carta"
nuova stagione
«Canteremo
anche Battiato»
Carducci a pag. 25



Serie A verso l'accordo
Il calcio può ripartire
c'è la data: 24 maggio
Roma-Friedkin, ora
trattativa da ripensare
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Il virus ha raggiunto il picco

►L'Iss: ora dobbiamo scendere ma attenti, sarà lenta ►Il Viminale: si a jogging e passeggiate genitore-figlio
Cala il numero di ricoverati e malati in rianimazione ma sotto casa. Divieti oltre Pasqua, domani il decreto

Guardare avanti
La memoria
e la bandiera
ritrovata

Carlo Nordio
Ogni anno, l'undici di Novembre, i britannici celebrano il Poppy Day, e si appuntano sul petto un papavero, in ricordo dei loro soldati caduti. Il papavero è il fiore delle Fiandre, dove maggiore fu il numero dei morti, e orna a Westminster Abbey la tomba del Milite Ignoto.
Continua a pag. 12

L'aiuto che mancherà
La formidabile
generazione
del dopoguerra

Alessandro Rosina
Una cosa che abbiamo capito fin dall'inizio della pandemia è che tutti possiamo contrarre il Covid-19 e partecipare alla sua diffusione, ma le vittime principali sono gli anziani. Si tratta di un dato che trova solida conferma nel monitoraggio fornito quotidianamente dalla Protezione civile.
Continua a pag. 12

Tricolore a mezz'asta tra cordoglio e patriottismo. Ma c'è chi toglie il vessillo europeo



Bandiere a mezz'asta a Roma per lutto dei deceduti a causa del Coronavirus (Foto Paolo Caprioli/AGF/DAI) Servizi da pag. 2 a pag. 15

Non solo Nord
Il Sud pagherà di più
gli effetti della crisi
Gianfranco Viesti

L'impatto economico dell'epidemia sarà, purtroppo, molto serio. Il Sud pagherà di più gli effetti della crisi.
A pag. 9

Conte alla Merkel: l'Europa scriva la storia
La Ue cerca il compromesso con Bei: Mes senza vincoli e fondo disoccupati
Conti e Pollio Salimbeni a pag. 7

BRUXELLES Difficile che le richieste di Conte facciano breccia. I coronabond sono sempre più lontani. A Bruxelles si lavora a un pacchetto articolato su quattro misure. Il pacchetto prevede un Fondo per i disoccupati, Bond-Bei e prestiti Mes con meccanismi di condizionalità definiti light.

Le misure di aprile
Un prestito a 30 anni
per salvare le imprese
Andrea Bassi

Autonomi, il bonus a chi arriva prima. E prestiti a 30 anni alle imprese garantiti dallo Stato.
A pag. 10

La sottoscrizione
Con Spallanzani
e Gemelli: più
aiuti per la svolta

Il Messaggero
A favore del Policlinico Gemelli e dell'Istituto Spallanzani
Conto corrente "Il Messaggero per emergenza coronavirus"
IBAN IT 311 03087 03200
CC0100061037
SWIFT: FNATIT33XXX
C/O Banca Finnat
Canettieri a pag. 13

Gli 007: allarme web
«Agitatori sociali
Italia e Spagna
sotto attacco»

Cristiana Mangani
L'aglio e la vitamina C come cure contro il coronavirus. L'epidemia è stata creata dall'Italia per ridurre la popolazione degli anziani. E poi il farmaco miracoloso. La disinformazione viaggia sui social e sulle chat telefoniche.
A pag. 11

Dal Lazio a Ferrera Erbognone, l'Italia senza morbo
Nemi, Ferrara e le oasi "immuni"

Claudia Guasco
Mentre a Codogno si sta ancora cercando il paziente zero, a 90 chilometri di distanza c'è un paese che ha zero pazienti. E' Ferrera Erbognone, borgo di 1.059 abitanti che sfida tutte le leggi dell'epidemiologia: si trova nel cuore del pavese, zona martoriata dal Covid-19, eppure ne è straordinariamente immune. E benché detenga il record assoluto di assenza di contagi, non è l'unica isola felice. Ferrara, in Emilia Romagna, pare respingere il virus. Nel Lazio spicca Nemi.
A pag. 14

Isolamento a Milano. «Ma sta bene»
L'epidemia tocca la Consulta: positiva la presidente Cartabia



Giuseppe Scarpa
Non stava bene da alcuni giorni. Perciò ieri si è deciso di procedere al tampone per verificare se avesse contratto il Covid-19. Per Marta Cartabia, presidente della Corte Costituzionale, non si tratta di una banale influenza. Il giudice è risultato positivo al Coronavirus.
A pag. 4

SEGNO DEL CANCRO INNAMORATO

Buongiorno, Cancro! In Giappone aprile è il mese del ciliegio in fiore, in Austria lo definiscono "sarto estroso e gaio", oppure "elettrico pittore dei sogni" ... Per i romantici è il mese dei lilla, oppure dei fiori di sambuco profumatissimi e ricchi di proprietà medicinali. L'inizio che si preannuncia più bello è il vostro, grazie all'evento della Luna primo quarto nel vostro segno. Un amore è vicino.
Augiuri.
L'OROSCOPPO RERIPANATA
L'oroscopo all'interno

California: senza assicurazione niente ospedale, muore a 17 anni
Usa, il Covid ha ucciso più dell'11/9

Anna Guaita
Un ragazzo di 17 anni con febbre e tosse va in un ambulatorio medico di una cittadina californiana. All'accettazione, viene rifiutato. Non ha assicurazione medica. Il ragazzo due ore dopo muore per arresto cardiaco. Sono quasi 28 milioni gli americani che come quel ragazzo non hanno assicurazione medica, e la riflessione sul tanto discusso sistema sanitario americano è stata rilanciata ieri quando il numero dei morti nel Paese ha superato quello causato dagli attacchi dell'Undici Settembre.
A pag. 15

La vittima più giovane d'Europa
Quel record triste del Belgio: muore una bimba di 12 anni



BRUXELLES L'Europa piange la sua vittima più giovane nella guerra al coronavirus, una ragazzina di appena 12 anni che viveva a Gand, in Belgio. Uno choc per il Paese e non solo. Una morte che ha lasciato senza parole, oltre che familiari e amici, anche le autorità sanitarie locali, che l'hanno definita «un caso raro».
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, Il 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

MERCOLEDÌ 1 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna

Via ai test di massa su medici e infermieri I contagi sono in calo

F. Moroni a pagina 7



Marche: l'esperto

«È valido il farmaco anti artrite»

Curzi a pagina 6



Il picco è arrivato, la cura forse

Per l'istituto di Sanità sta per cominciare la fase discendente. Test sui farmaci, i risultati sono positivi. Prezzi, aumentano alimentari e tabacchi. Studio choc di Confindustria: ogni settimana di stop costa 13 miliardi

Servizi, Ruffolo e Peruzzi
da pag. 2 a pag. 17

L'economia dai piedi d'argilla

Una domanda sul nostro modello di vita

Michele Brambilla

Prima premessa: chi scrive è un perfetto ignorante in materia di economia ed è consapevole di esserlo. Seconda premessa: chi scrive non è un tifoso della decrescita felice né tantomeno un nostalgico dell'era del baratto. Al contrario, pensa che il capitalismo e il libero mercato abbiano fatto per i poveri ben più di quanto avevano promesso di fare le ideologie comuniste e quelle terzomondiste. Ma, premesso questo, mi chiedo se ci sia qualcosa da rivedere nel nostro modello economico occidentale se due mesi di chiusura (due mesi) rischiano di far saltare tutto e farci precipitare nella miseria o quasi.

Continua a pagina 8

CIRCOLARE SUI BIMBI: PASSEGGIATE AMMESSE SOTTO CASA CON LORO UN SOLO GENITORE. LA LOMBARDIA: «UN ERRORE»

Polidori e commento di Peruzzi a p. 12



ORA D'ARIA

DALLE CITTÀ

Bologna, pronti due milioni

Il Comune apre ai buoni spesa sul cellulare con App o email

Rosato in Cronaca

BOLOGNA

Dalla Lamborghini mille mascherine ogni giorno

Orsi in Cronaca

Bologna

Bonaccini contro il muro tedesco «Basta egoismi»

Baroncini a pagina 11



I consigli del cosmonauta Vittori

Reclusi come astronauti «Vi insegno a resistere»

Di Meo a pagina 17



I consigli del regista, da Lattuada a Maciste

Sette film da (ri)vedere Amelio: antidoto al virus

Pisacane a pagina 24

PROVA SUSTENIUM IMMUNO

Per sostenere le tue difese immunitarie

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

Si integrano con altri cibi come frutta, di una dieta varia ed equilibrata e di un sano stile di vita.

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 1 APRILE 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO

SERVICE
h7,30/18,00
VENDITA
h9,30/19,00
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1.50C in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 78, 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

PREZIOSI: «IL CALCIO VIENE DOPO, LE PRIORITÀ SONO VITA E LAVORO»

SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35



IL TENNISTA È AD ARMA DI TAGLIA Fognini: carteggio e dipingo ma la racchetta mi manca

SEMERARO / PAGINA 36

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 11
Cronache	Pagina 12
Economia-Matrimo	Pagina 13
Genova	Pagina 17
Programmi-Tv	Pagina 29
Arte	Pagina 30
Sport	Pagina 34

IL GOVERNO VARERÀ LE MISURE IL 10 APRILE, SUBITO I SOLDI PER LA CASSA INTEGRAZIONE. L'UE STUDIA INTERVENTI CONTRO LA DISOCCUPAZIONE. CONFINDUSTRIA AVVERTE: IL PIL SCENDERÀ DEL 6%

Aiuti alle imprese chiuse per virus

Previsti 10 miliardi a chi riaprirà dopo l'emergenza. Sussidi per i più poveri e prestiti a lungo termine alle aziende turistiche. L'epidemia ha raggiunto il picco, ma gli esperti invitano alla cautela: «Contagi stazionari, aspettiamo il consolidamento»

Cinquanta miliardi complessivi, dieci dei quali destinati a indennizzi a favore delle aziende per la chiusura imposta dall'emergenza virus. Il 10 aprile, venerdì prima Pasqua, il governo approverà il nuovo decreto antirecessione. Cinque i filoni sui quali si sta concentrando il lavoro dei tecnici: rinnovo dei fondi per la cassa integrazione, sussidio di emergenza per autonomi e poveri esclusi dal reddito di cittadinanza, nuova sospensione dei tributi nazionali e locali, liquidità a lungo termine per le imprese. L'epidemia, nel frattempo, ha raggiunto il picco e ora gli esperti attendono che si registri il calo dei contagi. Per questo invitano ancora alla massima cautela: «Prima di cantare vittoria aspettiamo il consolidamento».

SERVIZI 2-11

L'ANALISI

CARLO STAGNARO

IL PREZZO PIÙ ALTO IN LIGURIA LO PAGA IL TURISMO

La composizione dell'economia della Liguria si discosta dalla media italiana, per motivi morfologici e logistici. La nostra regione produce meno del 3% del Pil nazionale. L'agricoltura incide molto poco e anche l'industria manifatturiera è più contenuta (meno dell'11%). Per converso, le attività commerciali e turistiche sfiorano il 29%, laddove a livello nazionale si fermano al 21%. Infine, l'età media più elevata implica un ruolo di maggiore importanza dei redditi da pensione. Questi dati ci restituiscono dunque un'immagine in chiaroscuro dell'impatto del coronavirus in Liguria. L'ARTICOLO / PAGINA 4



«Ponte, un mese in più per lavorare in sicurezza»

Un gruppo di operai, con le mascherine, sull'impalcato del ponte in costruzione FOTO BALOSTRO

SCULLI / PAGINA 9

L'ANOVITÀ

Flavia Amabile

I bambini a passeggio con mamma o papà ma solo vicino a casa

Lo chiedevano in tanti: poter far uscire i bambini per una passeggiata. Il governo ha dato l'ok: con i genitori e vicino a casa. L'ARTICOLO / PAGINA 6

ROLLI



L'INIZIATIVA

Dell'Antico e Margiocco

lit, messaggio alle aziende «La nostra tecnologia per i ventilatori e i robot»

L'it si mette a disposizione delle imprese liguri nella lotta al coronavirus: «Dai ventilatori ai robot, pronti a collaborare». L'ARTICOLO / PAGINA 8

SCENARI

Quel tricolore a mezz'asta unisce nel dolore

LUIGIA SPINA

In un'Italia in cui l'ozio della costruzione casalinga intensifica l'esercizio dello sport più coltivato, quello dell'epirctica su tutto quello che si fa per combattere la pandemia, l'esposizione della nostra bandiera a mezz'asta sugli edifici pubblici potrebbe diventare l'obiettivo polemico più facile. «Retorica inutile», «patriotismo di buoni sentimenti», «demagogia istituzionale», le scontate accuse all'iniziativa per ricordare le oltre 12 mila vittime del virus. L'ARTICOLO / PAGINA 11

Ora la Sicilia vede lo spettro della carestia

FRANCESCO LALICATA

Per un siciliano, sia esso di Palermo, di Catania o dell'interno profondo, parlare di fame equivale a dialogare con una delle proprie identità. Per quelli nati a ridosso della seconda guerra mondiale la piaga dell'assenza del minimo per sopravvivere è ancora un ricordo vivo della loro giovinezza. Una sorta di marchio rimasto indelebile. Per questo gli effetti dell'epidemia Covid in quelle contrade possono apparire persino «ineluttabili». L'ARTICOLO / PAGINA 7

BUONGIORNO

Agnes Heller e Imre Kertész avevano molto in comune, erano nati nella stessa città (Budapest) e nello stesso anno (1929), ebrei l'una e l'altro, perseguitati da nazisti, lei scampò alla deportazione, lui no ma uscì vivo da Auschwitz, assaporarono poi la dittatura comunista, lui rimase, lei fuggì, prima in Australia quindi negli Stati Uniti dove ereditò la cattedra di Hannah Arendt, lui conseguì il premio Nobel per la letteratura nel 2002. Loro, che conobbero Hitler e Stalin, ci hanno parlato a lungo del primo ministro ungherese, Viktor Orbán. Sin dal 2002 ha dichiarato guerra alla pratica democratica dell'alternanza dei governi, è un tiranno, ha detto Heller. Ci troviamo nella stessa situazione in cui eravamo durante gli anni di János Kádár (il capinista dei sovietici a Budapest), ha detto Kertész. Punta su parole

Una specie in pericolo

MATTIA FELTRI

di odio incredibili, ha detto Heller. Sono disperato per il cammino si compie, Orbán si prende i pieni poteri con cui zittire opposizioni e stampa, e non solo Salvini e Meloni ma anche Berlusconi lo scagionano con la favoletta per gonzi che i poteri glieli ha concessi il Parlamento, tutto a posto, democrazia salva. E' l'ultimo balletto grottesco sulla speranza di una destra liberale, mentre dall'altra parte spadroneggiano i saputelli della purezza. L'Ungheria, dicevano Heller e Kertész, non ha cultura democratica ma fate attenzione, perché la democrazia liberale è tornata a essere, in Europa, una specie in pericolo. Ora che col virus arriva la catastrofe economica, toccherà essere molto saldi. —

FARMACIA DELL'AQUILA

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

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

Danielli
la pasta fresca

SPECIALITÀ PASTO ALLA GENOVESE
PRODOTTO ESCLUSIVAMENTE CON RASCIUGO DOP,
TIBIONE, SECCO DI VOCE E PASTOSSI

PRENOTA SUBITO IL TUO MENÙ PASQUALE, TE LO CONSEGNEREMO COMODAMENTE A DOMICILIO!

#iorestoincasa
potete prenotare in uno dei seguenti modi:
• Telefonando: 06.582.383
in Via Galvani 399.068.72.92 alla Fave
• Telegram: @segundaDanielliPastaFresca
• whatsapp: 3466648732
• Dal sito DanielliShop.it scegliendo la consegna a domicilio





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole
Di coronavirus:
dai mutui ai bilanci
tutte le novità
per imprese

Bonus 600 euro
Domande all'Inps
al via da oggi
Casse in stand-by
sulle richieste

— a 0,50 euro
più il prezzo
del quotidiano

— Servizi a pagina 28



FTSE MIB 17050,94 +1,06% | SPREAD BUND 10Y 202,00 +6,70 | €/S 1,0956 -0,71% | BRENT DTD 16,30 +4,35% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

Emergenza, corsa agli aiuti per 18 milioni

COVID-19

Cassa in deroga, indennità per gli autonomi, bonus e garanzie per i prestiti Pmi

Accordo Abi: le banche anticiperanno gli assegni Cig Il nodo del lavoro nero

Bilazione chiusa in redazione alle 22

Una platea di circa 18 milioni di persone sarà interessata dalle misure contenute nel decreto di aprile che il governo si appresta a varare. Tra i lavoratori coinvolti, 1,8 milioni di potenziali beneficiari della nuova cassa integrazione d'emergenza (tra assegni ordinari e sussidi in deroga), operativo già da qualche giorno e con una durata massima di nove settimane. A questi lavoratori dipendenti si aggiungono 5 milioni di autonomi, dagli stagionali del turismo, agli operai agricoli e al pro-

fessionisti privi di cassa di previdenza, beneficiari del bonus di 600 euro (marzo di marzo), destinato in aprile a salire a 800. Ai professionisti iscritti ai fondi privati di previdenza guarda invece il fondo con il reddito di ultima istanza. Reddito d'emergenza (ancora però da definire) per colf, badanti e precari a termine. Allo studio soluzioni per i lavoratori in nero. Accordo Infine con l'Abi: le banche anticiperanno gli assegni della Cig. **Fotina, Mobili, Pegliotti e Tucci** — [alle pagine 2 e 3](#)

I destinatari degli aiuti



PANORAMA

CORONAVIRUS

Iss: raggiunto il picco dei contagi Domani il Governo proroga le misure

«Siamo al picco: non è una punta bensì un pianoro da cui ora dobbiamo discendere». Lo ha detto il presidente dell'Istituto Issuero commentando l'epidemia di coronavirus. Confermato il trend positivo (4.053 nuovi casi, +3,98%). Domani nuovo Dpcm: tutto chiuso almeno fino a Pasqua; scuole aperte il 3 maggio. Ma da metà aprile potrebbero cominciare a riaprire alcune filiere industriali. — [a pagina 22](#)

UN FONDO EUROPEO

Disoccupazione, sul tavolo Ue un pacchetto d'interventi

Beda Romano — [a pagina 9](#)

FERROVIE

Mazzonini (Fs): il 2019 anno record per ricavi e utili

«Il 2019 è stato l'anno migliore della storia del gruppo Ferrovie dello Stato con ricavi per oltre 12 miliardi di euro e 584 milioni di utile netto, senza le operazioni straordinarie». Lo ha spiegato ieri l'A.d. e direttore generale di Fs, Gianfranco Battisti. — [a pagina 15](#)



IN EDICOLA

Venerdì il mensile «L»: investire nel futuro per tornare a crescere

In vendita con Il Sole 24 Ore a 0,50 euro oltre il prezzo del quotidiano

Lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Lauree scientifiche, lavoro certo e busta paga più elevata

Luca Orlando — [a pag. 29](#)

Nordovest

VENERDI IN EDICOLA IL RAPPORTO REGIONALE DISTRIBUITO IN VALLE D'AOSTA, PIEMONTE E LIGURIA

Confindustria: il Pil calerà del 6%, investimenti in caduta a -10,6%

PREVISIONI

Boccia: ora bene i prestiti a 30 anni, le imprese rispettano i pagamenti

Un grafico a "Y" sintetizza così il nuovo, secondo il Centro studi Confindustria, il Pil nel 2020: prima una «enorme caduta» fino a toccare -30% nella prima metà dell'anno e poi un «parziale recupero» che dovrebbe portare a chiudere l'anno con un pesante -6%. Il rimbalzo dovrebbe consolidarsi l'anno prossimo con una crescita del 3,5%. Per il presidente degli industriali, Vincenzo Boccia, il rapporto di primavera del Centro studi cade mentre sono in corso «due guerre» una: viviamo una recessione; dobbiamo evitare che si trasformi in depressione, cioè una recessione strutturale. Servono scelte immediate, secondo Boccia, e la più urgente riguarda la liquidità rafforzando il Fondo di garanzia, «costruendo un percorso che aiuti il Paese a rimettersi in carreggiata». E in un appello agli associati ha chiesto il rispetto degli impegni di pagamento verso clienti e fornitori. **Picchio** — [a pag. 5](#)

LE ANALISI DEL SOLE

LA RIPARTENZA
UN PROGETTO PER L'INDUSTRIA
di Paolo Bricco — [a pagina 23](#)

LA TESTIMONIANZA
RIAPRIRE È UN DOVERE CIVILE
di Giovanni Tamburi — [a pagina 23](#)

L'OPPORTUNITÀ
COSÌ LE PMI POSSONO COMPETERE
di Roberto Crapelli e Alessio Rossi — [a pagina 23](#)

LA STRATEGIA
EVITARE LE SCALATE STRANIERE
di Massimo Mucchetti — [a pagina 22](#)

L'EUROPA
UN VEICOLO UE PER LE IMPRESE
di Paolo Gualtieri — [a pagina 9](#)

LE RISPOSTE SANITARIE
AD HARVARD HANNO SBAGLIATO
di Camuffo, Gambardella, Soda — [a pagina 22](#)

DISAGIO SOCIALE

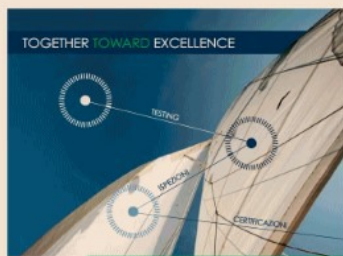
Milano, Curia e Comune in campo

Anche a Milano è palpabile il disagio sociale e conseguente alle chiusure dei luoghi di lavoro. Al Comune sono arrivati 1,3 milioni del Fondo di solidarietà nazionale, ma grazie alle donazioni dei cittadini (7 milioni) e a 3 milioni di accantonamenti di bilanci, Comune e Curia ambrosiana sono in prima linea per i più bisognosi. **Monaci** — [a pag. 6](#)

DIVIDENDI SALTATI

Banche & co: lo stop cedole vale 6 miliardi

Nella sua corsa verso il picco della pandemia Covid-19 ha già spazzato via quasi sei miliardi di dividendi a Piazza Affari. Un monte cedole riferito alle 40 principali società dell'indice Fise Mib, ma che può essere facilmente rilocato all'Inps considerando l'intero listino e le società assicurative. **Meneghelli** — [a pag. 17](#)



settori: industriale, servizi, manifatturiero; prodotti & servizi, sistemi di gestione persone & impresa, impianti



Fisco, sospensione in arrivo anche per gli avvisi bonari

DECRETO APRILE

Sul tavolo l'accesso ai rimborsi del 730 a chi ha perso il lavoro

In arrivo la sospensione dei pagamenti legati agli avvisi bonari. Sotto esame anche la possibilità di prevedere rimborsi da 730 anche a chi ha perso il lavoro. Il Governo continua ad approfondire il decreto legge legge di aprile: sul tavolo l'allargamento degli aiuti ai contribuenti. **Marco Mobili** — [a pag. 7](#)

LA SEGNALEZIONE DEL SOLE

Accordi di adempimento e avvisi bonari contenuti nella scorsa edizione proroga

Il Sole 24 Ore ha più volte denunciato (come lo scorso 25 marzo) la mancata sospensione degli avvisi bonari

AFFITTI

Moratoria per bar, negozi e ristoranti Bonus anche per studi e capannoni

— Servizio a pagina 7

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA LOMBARDIA

Bonometti: «Garanzie statali sul 100% dei prestiti delle imprese»



Marco Bonometti, presidente di Confindustria Lombardia: «Bisogna dare fluidità al rapporto tra banche e imprese in tema di prestiti»

In una situazione di grandi problemi di liquidità, per creare un canale diretto tra imprese e banche, l'unica strada è «quella di una garanzia statale al 100%. Lo Stato si deve fare garante per imprese di tutte le dimensioni, senza distinzioni in modo che le banche possano erogare prestiti e permettere alle aziende di resistere», spiega il presidente di Confindustria Lombardia, Marco Bonometti. **Orlando** — [a pag. 3](#)



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 1 aprile 2020
Anno LXXVI - Numero 91 - € 1,20
Sant'Ugo di Grenoble

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(cosc. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20
a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0301-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

CLAMOROSA CANTONATA DELL'AIFA

Ai malati il farmaco killer

Una cura anti-coronavirus inizialmente approvata ma fermata dopo 7 giorni

Il medicinale può causare insufficienza respiratoria
A quante persone è stato dato?

Medici contro Protezione civile
«Inviare mascherine sbagliate, non le possiamo utilizzare»

DI FRANCO BECHIS

Il Tempo di Osho

«Passeggiata sì, ma senza correre». È già farsa

Di Mario a pagina 6



segue a pagina 3

IL NUOVO MODULO
L'ultima certificazione per uscire di casa
Ritagliatela su Il Tempo

AUTODICHIARAZIONE AI SENSI DEGLI ARTT. 46 E 47 D.P.R. N. 442/2001
Formulario for self-declaration with fields for personal data and a section for responsibility.

a pagina 30

A Roma un negozio su tre non riaprirà

Sono oltre 25mila gli esercenti che non riusciranno a pagare l'affitto

La storia

Il macellaio che regala la carne a chi si trova in difficoltà

Conti a pagina 18

Un negozio su tre potrebbe non riaprire più. È la stima di Confcommercio, secondo la quale già da aprile molti commercianti non riusciranno a pagare l'affitto.

Verucci a pagina 15

Giro di vite del sindaco

La blindatura di Ardea
«Non si entra e non si esce»

Gobbi a pagina 20

Meglio quando non lavoravano

Si della Camera al cuneo fiscale
Che non serve a un bel niente

La Rosa a pagina 5

Lavoro a rischio

Per la cassa integrazione servono altri 9 miliardi

Caleri a pagina 7

GEOARCHI
STUDIO PROGETTAZIONE
ARCHITETTURA E INGEGNERIA
BUILDINGS ENERGY SERVICES
AEROFOTOGRAMMETRIA • TOPOGRAFIA
LASER SCANNER DRONE
COSTRUZIONI GENERALI
RISTRUTTURAZIONI E RESTAURO
BIODEDILIZIA • EDIFICI IN LEGNO INGEGNERIZZATO

Avviso ai lettori
Scoprite sul sito web de IL TEMPO le edicole aperte vicino casa
www.iltempo.it

Il diario
di Maurizio Costanzo
Vete visto com'è facile abituarsi ai nuovi appuntamenti? Ormai non c'è pomeriggio che, alle 18.00, non facciamo in modo di trovarci vicino a un televisore per ascoltare il punto sul coronavirus fatto dalla Protezione Civile.

Prova Sustenium Bioritmo 3
oltre 70 benefici* per il tuo benessere fisico e mentale.
MUSCOLI, SISTEMA IMMUNITARIO, OSSA, MENTE, FUNZIONE CARDIACA, BELLEZZA DI BELLE. UNIFORME E CARPELLI.



Mercoledì 1 Aprile 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 77 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IMPRESE E PROFESSIONISTI
Riprendono oggi i versamenti delle imposte e dei contributi
Mandolani a pag. 33

VIMINALE
Ok alla passeggiata con i bimbi, ma niente jogging
Manzelli a pag. 31

INDENNITÀ CUMULABILE
Il bonus di 600 euro può essere richiesto anche dai disoccupati
Cirio a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Coronavirus/1 - La circolare del Viminale su footing, figli a spasso ecc.
Coronavirus/2 - La circolare del Viminale sull'uso dei droni in città
IO ONLINE Dogane - La sentenza sugli effetti dello stop agli accertamenti

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS all'interno



Buoni spesa autocertificati

Il modulo potrà essere consegnato anche online. Da dichiarare composizione familiare, il saldo del conto corrente e la causa delle difficoltà economiche

Per accedere ai buoni spesa e alla distribuzione di beni alimentari e di prima necessità, finanziati dal governo con i 400 milioni erogati ieri ai sindaci, basterà l'autocertificazione. Un modulo di domanda in cui autodichiarare in primis la composizione del nucleo familiare e le ragioni delle sopravvenute difficoltà economiche. Dovranno anche essere autocertificate le disponibilità finanziarie del nucleo familiare.

MEDIA
Un 2019 in crescita per Gambero Rosso, Tv&Digital +4%
Mendola a pag. 19

Segrè: ingiustificati i rincari del cibo Colpire chi specula, ci sono scorte per mesi



I rincari del cibo sono ingiustificati. Andrea Segrè, docente di Politica agraria internazionale e comparata all'università di Bologna, presidente del Centro Agroalimentare del capoluogo emiliano e della Fondazione Ixco, chiede di colpire chi specula sui generi alimentari, in quanto ci sono scorte per mesi. Assieme alla scrittrice Susanna Tamaro, Segrè ha lanciato un appello per il ritorno dei giovani nelle campagne italiane. Proponendo, fra l'altro, di attivare un reddito di contadinanza, ovvero delle riserve economiche e di formazione per poter iniziare l'attività agricola su terre abbandonate da parte di chi non ha origine o competenze in agricoltura.

DIRITTO & ROVESCIO
Carlo Calenda, ex ministro dello Sviluppo economico dove, in poco tempo, fece sgraglie cose, ha preso adesso l'iniziativa di pubblicare un'ispezione a pagamento sulla Frankfurter Allgemeine Zeitung, il più autorevole quotidiano germanico, per iniziare i tedeschi alla solidarietà nell'ignorare l'esistenza di coronavirus per far fronte, assieme, alle crisi del Covid-19. Calenda ricorda, con modica misura ma anche con molta chiarezza, che «9 stati europei fra cui Italia, Francia, Spagna e Belgio hanno proposto questa emissione mentre «l'Unasud espugna un gruppo di paesi che si oppone a questa strategia e la Germania sembra volerla seguire». L'Olanda è il paese che, con un regime fiscale agevolativo, si comporta come un paradiso fiscale interno all'Europa e come tale attira risorse negli altri paesi. Quando l'Olanda, quando c'è da prendere, prende. E quando c'è da dare, scorge. Il documento Calenda è firmato da sindaci e governatori di centrodestra e di centro sinistra, ma non M5s, a dimostrazione che la crisi sanitaria può promuovere nuovi equilibri più utili all'Italia.

**Quando l'emergenza sarà finita...
TUTTO RIPARTIRÀ.**

Ci crediamo fermamente. E per ripartire con slancio occorre essere pronti.

Da oltre 60 anni, ISOLFIN® offre i suoi servizi di **sanitizzazione** alle aziende che hanno a cuore la salute e la sicurezza del personale.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità il virus COVID-19 può restare attivo sulle superfici da alcune ore fino a diversi giorni¹. ISOLFIN® ha esaminato la letteratura scientifica per adattare la composizione dei prodotti di sanitizzazione² e mettere in sicurezza gli ambienti di lavoro dalle residue presenze di COVID-19 conformemente alle indicazioni dell'OMS.

Per la **messaggio in sicurezza** di mezzi di trasporto, uffici, ospedali, fabbriche, banche, centri commerciali e scuole, potete fare affidamento sull'esperienza e la ricerca di ISOLFIN®.

Per informazioni: scrivere a sanitation@isolfin.com o chiamare +39 06 4893 0025

SERVIZI DI SANITIZZAZIONE DEGLI AMBIENTI

ISOLFIN

1) IADG consultata il 20 marzo 2020 https://www.iadg.it/tema-sanitizzazione-ambientale-coronavirus
2) Karpela, O., Toivola, S., Paavola, et al. Persistence of coronavirus on inanimate surfaces and their inactivation with biocidal agents. J Hosp Infect. 2020 Mar;194(3):246-251. doi: 10.1016/j.jhi.2020.01.022

ISOLFIN® S.P.A. PIAZZA DI S. BERNARDO, 106, 00187 ROMA

Civ. «Tut 2020» a € 6,90 in più; Civ. «Il dizionario del Nizac 2020» a € 6,00 in più; Civ. «Riscattare casa» a € 6,00 in più; Civ. «Il decreto Cura Italia» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 1 aprile 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



L'epidemiologo Pierluigi Lopalco

**La Toscana vede la luce
«I medici di base
ora sono fondamentali»**

Ulivelli a pagina 5



Leonardo Bassilichi

**«Sicurezza
per chi lavora
E ripartiremo»**

Vetusti a pagina 13



Il picco è arrivato, la cura forse

Per l'istituto di Sanità sta per cominciare la fase discendente. Test sui farmaci, i risultati sono positivi
Prezzi, aumentano alimentari e tabacchi. Studio choc di Confindustria: ogni settimana di stop costa 13 miliardi

Servizi, Ruffolo e Peruzzi
da pag. 2 a pag. 17

L'economia dai piedi d'argilla

**Una domanda
sul nostro
modello di vita**

Michele Brambilla

Prima premessa: chi scrive è un perfetto ignorante in materia di economia ed è consapevole di esserlo. Seconda premessa: chi scrive non è un tifoso della decrescita felice né tantomeno un nostalgico dell'era del baratto. Al contrario, pensa che il capitalismo e il libero mercato abbiano fatto per i poveri ben più di quanto avevano promesso di fare le ideologie comuniste e quelle terzomondiste. Ma, premesso questo, mi chiedo se ci sia qualcosa da rivedere nel nostro modello economico occidentale se due mesi di chiusura (due mesi) rischiano di far saltare tutto e farci precipitare nella miseria o quasi.

Continua a pagina 8

**CIRCOLARE SUI BIMBI: PASSEGGIATE AMMESSE SOTTO CASA
CON LORO UN SOLO GENITORE. LA LOMBARDIA: «UN ERRORE»**



Polidori e commento di Peruzzi a p. 12

DALLA CITTÀ

Firenze

**Troppi casi
Allarme Rsa
Via ai controlli
su tutti gli ospiti**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Visite e test
Già partite
le unità speciali**

Ulivelli in Cronaca

Firenze

**Dramma anziani
Uccide la moglie
e poi si spara**

Spano in Cronaca



I consigli del cosmonauta Vittorio

**Reclusi come astronauti
«Vi insegno a resistere»**

Di Meo a pagina 17



La clinica psichiatrica di Pisa in campo

**I sanitari come reduci
«Dovranno essere curati»**

Servizio a pagina 15

PROVA

**SUSTENIUM
IMMUNO**

**Per sostenere
le tue difese
immunitarie**

Con Vitamina C, Vitamina B12 e Zinco

Si integrano con altri cibi come frutta, di una dieta varia ed equilibrata e in un'aria ricca di ossigeno.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



Anno 45 - N°78

Mercoledì 1 aprile 2020

In Italia € 1,50

Contagi, prosegue il calo. **Positiva** la presidente della Consulta
Si a **passeggiate genitori-figli**, insorgono Lombardia e Campania
La **burocrazia frena** le aziende che producono protezioni per il viso

La beffa delle mascherine

Partite Iva, corsa sul sito Inps ai 600 euro. Tridico: il tempo delle domande non scade

i servizi • da pagina 2 a pagina 21

L'editoriale

L'abuso dell'emergenza

di Ezio Mauro

Nella crisi causata dalla pandemia si entra tutti uguali, ma si rischia di uscire diversi. Non solo in relazione ai tempi, ai modi, alla virulenza della minaccia e dei differenti metodi di contrasto impiegati dai Paesi. Ma addirittura in rapporto alla natura del nostro sistema politico-istituzionale, alla sua morfologia e alla sua stessa fisiologia. Perché mentre il potere attacca il virus, il virus ha già intaccato il potere. Non è lui che muta, come temevamo nei peggiori incubi: si sta accontentando di modificare noi, cioè il rapporto tra i cittadini e lo Stato, perché trasforma sotto i nostri occhi l'immagine e il ruolo dell'autorità pubblica, il moderno sovrano.

• continua a pagina 29

di Giuliano Foschini
Marco Mensurati
Fabio Tonacci

Se l'autarchia si vede dal mattino, è assai probabile che l'Italia raggiungerà l'autosufficienza in fatto di mascherine quando la pandemia da coronavirus ce la saremo lasciata alle spalle.

• alle pagine 2 e 3

Montezemolo

“Decidiamo oggi che Paese saremo”

di Roberto Mania
• a pagina 8

Lo scudo

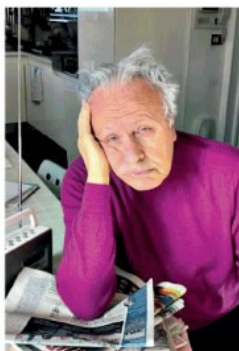
Lo Stato vuole blindare banche e assicurazioni

di Claudio Tito
• a pagina 9

Le fotografie



▲ Valentino Rossi



▲ Angelo Gaja



▲ Milly Moratti



▲ Maurizio Cattelan

Il progetto della Ue

Fondo europeo da 100 miliardi per i disoccupati

di Alberto D'Argenio

Cento miliardi di euro per aiutare i governi a gestire le ondate di disoccupati in tutto il Continente. La proposta della Commissione europea sarà presentata entro dopodomani e martedì arriverà sul tavolo dei ministri delle Finanze della moneta unica (Eurogruppo). Sarà firmata dal titolare all'Economia, Paolo Gentiloni, che ci lavora a pieno ritmo da inizio pandemia. Un sostegno agli ammortizzatori sociali nazionali, con la pesantissima recessione da Covid-19 sempre più sotto pressione. La Commissione punta a reperire il denaro partendo dalle residue risorse del bilancio comunitario, che poi moltiplicherà sul mercato.

• a pagina 7

Il piano del ministero

Scuola, quest'anno nessuno bocciato

di Corrado Zunino

C'è un'accelerazione del ministero dell'Istruzione. Attraverso la scrittura di un primo decreto, gli organi tecnici stanno dando forma e sostanza legislativa alle idee della ministra Azzolina sulla chiusura dell'anno scolastico e, in particolare, dei due esami di Stato. Maturità e Terza media sono la prima urgenza.

• a pagina 5

Prova **Sustenium Bioritmo 3**

Con Vitamina C e Zinco

oltre 70 benefici* per il tuo benessere fisico e mentale.

- MUSCOLI
- SISTEMA IMMUNITARIO
- OSSA
- MENTE
- FUNZIONE CARDIACA
- BELLEZZA DI PELLE, UNGHIE E CAPELLI

*Indicazioni sulla salute approvate per le vitamine e i minerali contenuti nel prodotto. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variegata, equilibrata e di uno stile di vita sano.

Quei selfie dall'isolamento “Ecco il diario di noi stessi”

Il progetto di Oliviero Toscani per raccogliere le immagini che documentano “da casa” un'esperienza storica

di Michele Smargiassi
• a pagina 17

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervet, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasmanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 - Regno Unito: GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Libri Imprime Musica € 9,40

NZ



Ciclismo Il Tour non si arrende
Confermato il via al 27 giugno

GIORGIO VIBERTI - P. 26

Fognini "Niente racchetta
Per ora alleno la testa"

STEFANO SEMERARO - P. 27



Calcio Intervista a Preziosi (Genoa)
"Prima la normalità, poi le partite"

ANDREA SCHIAPPAPIETRA - P. 28

NOBIS
ASSICURAZIONI

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 1 APRILE 2020

L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!
www.nobis.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 89 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

GNN

OGGI IL 5° VOLUME FRYDERYK CHOPIN



Impronte Musica



IL VALORE DEL TRICLORE A MEZZ'ASTA **LE BANDIERE CI UNISCONO NEL DOLORE**

LUIGI LA SPINA

In un'Italia in cui l'ozio della costrizione casalinga intensifica l'esercizio dello sport più coltivato, quello dell'ipercritica su tutto quello che si fa per combattere la pandemia, l'esposizione della nostra bandiera a mezz'asta sugli edifici pubblici potrebbe aver costituito l'obiettivo polemico più facile. - P. 21

Specchio dei tempi

Diecimila donazioni La generosità dei nostri lettori

ANGELO CONTI - P. 20

CEDILIA FABIANO, L'ESPRESSO

BRUXELLES PREPARA UN SOSTANZIOSO INTERVENTO CONTRO LA DISOCCUPAZIONE. ALLARME DI CONFINDUSTRIA: PRODOTTO INTERNO LORDO GIÙ DEL 6%

Conte, soldi a imprese e a chi non ce la fa

Il governo aggiunge 10 miliardi per la produzione. Doris: garanzie di Stato sul debito aziendale. Bentivogli: fabbriche sicure
Intervista alla ministra del Lavoro Catalfo: "Reddito di emergenza fino a 600 euro e subito il denaro per la cassa integrazione"

È UN DOVERE SALVARE IL PIL

ALBERTO MINGARDI
Nel governo si acuisce lo scontro sulle priorità della seconda fase nella lotta al coronavirus. - P. 21

Nuovo decreto in arrivo per sostenere le imprese e chi ha perso il lavoro. La ministra Catalfo: subito il reddito di emergenza. Allarme di Confindustria: previsto un crollo del Pil fino al 6%. Ieri altri 4.053 contagi, praticamente gli stessi del giorno prima. Bruxelles prepara un piano da 100 miliardi per contrastare la disoccupazione nell'Ue. **SERVIZI - PP. 2-15**

LE STORIE

DAI NETTURBINI AI RIDER STRANIERI

Gli eroi di notte che sfidano angoscia e virus

LISSIE TOMASELLO - PP. 10E11

NUOVA CIRCOLARE DEL VIMINALE

Genitori e figli a passeggio ma vicino a casa

AMABILE E GRIGNETTI - PP. 8E9

I FANTASMI DELLA STORIA

SICILIA, PAURA DELLA FAME

FRANCESCO LALICATA

Per un siciliano, di Palermo, Catania o dell'interno, parlare di fame equivale a dialogare con una delle proprie identità. - P. 12

BUONGIORNO

Una specie in pericolo

MATTIA FELTRI

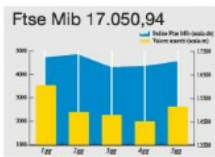
Ágnes Heller e Imre Kertész avevano molto in comune, erano nati nella stessa città (Budapest) e nello stesso anno (1929), ebrei l'una e l'altro, perseguitati da nazisti, lei scampò alla deportazione, lui non ma uscì vivo da Auschwitz, assaporarono poi la dittatura comunista, lui rimase, lei fuggì, prima in Australia quindi negli Stati Uniti dove ereditò la cattedra di Hannah Arendt, lui conseguì il premio Nobel per la letteratura nel 2002. Loro, che conobbero Hitler e Stalin, ci hanno parlato a lungo del primo ministro ungherese, Viktor Orbán. Sin dal 2002 ha dichiarato guerra alla pratica democratica dell'alternanza dei governi, è un tiranno, ha detto Heller. Ci troviamo nella stessa situazione in cui eravamo durante gli anni di János Kádár (il capinista dei sovietici a Budapest), ha detto Kertész. Punta su parole di odio in-

credibili, ha detto Heller. Sono disperato per la cultura dell'odio che sta consumando l'Ungheria, ha detto Kertész. Non li abbiamo ascoltati. E nemmeno adesso che il cammino si compie, Orbán si prende i pieni poteri con cui zittire opposizioni e stampa, e non solo Salvini e Meloni ma anche Berlusconi lo scagionano con la favoletta per gonzi che i poteri glieli ha concessi il Parlamento, tutto a posto, democrazia salva. È l'ultimo balletto grottesco sulla speranza di una destra liberale, mentre dall'altra parte spadroneggiano i saputelli della purezza. L'Ungheria, dicevano Heller e Kertész, non ha cultura democratica ma fate attenzione, perché la democrazia liberale è tornata a essere, in Europa, una specie in pericolo. Ora che col virus arriva la catastrofe economica, toccherà essere molto saldi. —

NOBIS
ASSICURAZIONI
L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!

www.nobis.it





BORSA +1,06% 1€ = \$1,0956

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	22.194	Euro-Storline	0,0064
Nasdaq	7.784	Euro-Yen	116,30
S&P 500	2.806	Euro-Fr.Su.	1,0888
Nikkei	16.817	Euro-Yuan	7,7794
Francfort	8,006	BOND	
Zurigo	8,312	Bp. 10 Y.	1,1914
Londra	8,675	Bond 10 Y.	-0,0028
Parigi	4,396	FUTURE	
VALUTE		Euro-Bip.	142,24
Euro-Dollaro	1,0956	Euro-Doll.	175,21
		Fms Mib	16,875

Brembo spunta in Pirelli comprando il 2,4% per 80 milioni

Per Bombassei l'investimento è di lungo periodo
Tronchetti: la strategia del gruppo non cambia
Follis a pagina 12

Ora anche il design chiede aiuto alla Bce

Federlegno-Arredo invoca prestiti a interessi zero
Cimato in MF Fashion

Anno XXXI n. 085 Mercoledì 1 Aprile 2020

€2,00 *Classedtori*



IN EDICOLA

Class

PANIERA

DIVENTARE COME LORO

IL RITORNO DELLE PALLINE GIOIELLE E DEI MAGLIONI
PER PREPARARSI ALLA PROFESSIONE DEL FUTURO

EMERGENZA EUROPA MENTRE CONTE LANCIA UN APPELLO A BERLINO, SPUNTA UN'ARMA IN PIÙ

Bazooka a 5 Stelle da 300 miliardi

- Una parte della maggioranza presenta a Gualtieri un piano di emissioni in stile Francia, ma il ministro nicchia
- Il premier va alla tv tedesca e dice a Merkel: scriviamo pagina di storia, sì a eurobond. Confermato lo scoop di MF
- Anche la Cina segue la strada di Parigi ed emette coronabond per 141 miliardi di dollari. Sassoli: ora coraggio
- «Orsi & Tori» speciale di Paolo Panerai: l'Italia deve fare da sola subito ed emettere debito pubblico garantito da Bce
- Ancora in rialzo le borse europee: Piazza Affari +1% e spread a 198. Negativa Wall Street. Il petrolio tenta il rimbalzo

ECCO IL PIANO DELLA BEI PER USCIRE DALLA CRISI DA PANDEMIA: IN CAMPO 200 MILIARDI

<p>ALTRI 5 MLN DAI TOP MANAGER</p> <p><i>Intesa rinvia il dividendo, Messina dona un milione</i></p>	<p>HEDGE FUND</p> <p><i>Bridgewater azzerata tutte le posizioni short</i></p>	<p>TRA DIVIDENDIE IMPOSTE</p> <p><i>Bankitalia fa utili da record e versa 9 miliardi nelle casse dello Stato</i></p>
---	--	---

(da pagina 2 a pagina 13 e alle pagine 16 e 17)

Quando l'emergenza sarà finita...

TUTTO RIPARTIRÀ.

Ci crediamo fermamente. E per ripartire con slancio occorre essere pronti.

Da oltre 60 anni, ISOLFIN® offre i suoi servizi di **sanitizzazione** alle aziende che hanno a cuore la salute e la sicurezza del personale.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità il virus COVID-19 può restare attivo sulle superfici da alcune ore fino a diversi giorni¹. ISOLFIN® ha esaminato la letteratura scientifica per adattare la composizione dei prodotti di sanitizzazione² e mettere in sicurezza gli ambienti di lavoro dalle residue presenze di COVID-19 conformemente alle indicazioni dell'OMS.

Per la **messa in sicurezza** di mezzi di trasporto, uffici, ospedali, fabbriche, banche, centri commerciali e scuole, potete fare affidamento sull'esperienza e la ricerca di ISOLFIN®.

Per informazioni: scrivere a sanitation@isolfin.com o chiamare +39 06 4893 0025

SERVIZI DI SANITIZZAZIONE DEGLI AMBIENTI

¹ FAQ consultato il 23 marzo 2020 <https://www.who.int/news-room/q-a-detail/q-and-a-coronavirus>
² Karpick, D., Smith, S., Pleschke, et al. Persistence of coronavirus on inanimate surfaces and their inactivation with biocidal agents. J Hosp Infect. 2020 Mar; (145): 246-251. doi: 10.1016/j.jhi.2020.01.022

ISOLFIN® S.R.A. PIAZZA DI S. BERNARDO, 106, 00187 ROMA

Assoporti, il settore portuale sta attraversando una tempesta

ROMA Una tempesta perfetta all'assalto dei porti tra tagli lineari alle spese correnti, discendenti dalle norme varate con la legge di Stabilità dello scorso Dicembre e l'emergenza Covid-19 che ha determinato il crollo dei traffici marittimi in modo improvviso e drammatico. Questa la premessa con la quale, tutti i sedici presidenti dei porti italiani hanno condiviso una lettera che è stata inviata alla ministra De Micheli. Con una ritrovata unità d'intenti, i presidenti dei porti in modo compatto hanno dettagliato le ragioni per cui è necessario che il Governo intervenga con provvedimenti urgenti per mitigare l'impatto che la crisi economica e produttiva conseguente alla emergenza sanitaria riverserà inevitabilmente sui porti. In sintesi, tutti i manager dei porti italiani chiedono di garantire la sostenibilità dei loro bilanci trovando forme di ristoro per le entrate tributarie e demaniali perse, a seguito dell'emergenza che sta determinando traffici commerciali in diminuzione, servizi passeggeri notevolmente ridotti e, per le crociere, un lungo periodo di sospensione. Ugualmente evidenziano l'opportunità di cancellare la norma sui tagli lineari di spesa per non incidere sulle attività correnti anche di carattere essenziale. La lettera riserva, inoltre, considerazioni di carattere generale sulla possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell'emergenza in corso. A questo fine, i presidenti dei porti ribadiscono l'opportunità di sperimentare in via temporanea il modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate. Dovrebbe essere questo lo strumento per rendere possibile la tempestiva realizzazione di opere per oltre un miliardo di euro, con conseguente attivazione di almeno altrettanti investimenti privati.



Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Governo ai porti: Programmate il vostro rilancio

Roma. Liquidità assicurata, basta che in cambio i porti si adoperino, in autonomia e nello stesso tempo in coerenza con le loro funzioni, a garantire l'operatività. Sostanzialmente in questi termini si è concluso l'incontro, in videochat, tra il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, e i presidenti delle Autorità di sistema portuale. Una specie di Conferenza, come previsto dalla legge 84/94. De Micheli, si legge in una nota di **Assoport**, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell'economia in senso assoluto e in un momento così critico ed emergenziale per il Paese, ha richiamato i presidenti sulla necessità di dare priorità in questa fase ai temi connessi alla gestione dell'emergenza e a preservare le possibilità di sviluppo dell'economia marittima. Nel frattempo, dopo quella 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 segue in ultima pagina



Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Governo ai porti

demaniali fino al 30 settembre, come previsto dall'art. 92 co. 2 del decreto legge 18/2020. Inoltre, ha chiesto ai presidenti delle Autorità di contribuire all'elaborazione di nuove misure volte a garantire l'operatività dei porti e del mare, proponendo che siano esse stesse a farsi artefici e promotrici di un piano di rilancio del settore. Un piano che parte dalla partecipazione delle Autorità alla stesura delle norme di semplificazione per la realizzazione di tutte le infrastrutture, non solo quelle portuali, al fine di costruire un progetto che sia prima di contenimento dei problemi in questa fase storica in cui il paese si ritrova in ginocchio a causa dell'emergenza sanitaria e poi di rilancio del sistema economico che ha il suo fulcro nella portualità. Al tempo stesso le autorità portuali sono state rassicurate sulla disponibilità di liquidità che permetterà loro di continuare ad esercitare efficacemente le loro funzioni. I presidenti, conclude la nota di **Assoporti**, hanno raccolto le indicazioni del ministro e condiviso lo spirito propositivo ribadendo il loro impegno come rappresentanti dello Stato sul territorio a sostenere con dedizione lo sforzo enorme che l'attuale congiuntura richiede a tutte le Istituzioni.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 27 - 1-4-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Maersk, un treno
L'azienda danese di navigazione si prepara a tornare in Italia con il suo treno di container. Maersk ha annunciato che il suo treno di container tornerà in Italia il 15 aprile. L'azienda ha annunciato che il suo treno di container tornerà in Italia il 15 aprile. L'azienda ha annunciato che il suo treno di container tornerà in Italia il 15 aprile.

Traghetti incassano
I traghetti italiani hanno incassato molto di più nel 2019 rispetto al 2018. I traghetti italiani hanno incassato molto di più nel 2019 rispetto al 2018. I traghetti italiani hanno incassato molto di più nel 2019 rispetto al 2018.

Governo ai porti
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato che il governo italiano ha deciso di intervenire a favore dei porti italiani. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato che il governo italiano ha deciso di intervenire a favore dei porti italiani.

La Spedite Container Terminali
La Spedite Container Terminali ha annunciato che ha vinto la gara per la gestione delle terminali container di Genova. La Spedite Container Terminali ha annunciato che ha vinto la gara per la gestione delle terminali container di Genova.

GRIMALDI GROUP Short Sea Services

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

Scoprendo le nuove rotte, Grimaldi Group Short Sea Services vi offre il miglior servizio di trasporto marittimo. Scoprendo le nuove rotte, Grimaldi Group Short Sea Services vi offre il miglior servizio di trasporto marittimo.

www.grimaldigroup.com

"Il rilancio delle banchine? Lo scrivano le Authority"

Roma - Si è tenuta alla fine della scorsa settimana una videoconferenza fra il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, e tutti i presidenti delle Autorità di sistema portuale, dopo che nei giorni precedenti tutti e 16 i presidenti di **Adsp** avevano chiesto lo stop ai tagli lineari previsti dall' ultima legge di Stabilità e proposto un modello Genova per gli scali, sul quale però si era già espresso negativamente il sottosegretario ai Trasporti, Roberto Traversi. La ministra, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell' economia in senso assoluto e in un momento così critico ed emergenziale per il Paese, ha richiamato i presidenti sulla necessità di dare priorità in questa fase ai temi connessi alla gestione dell' emergenza e a preservare le possibilità di sviluppo dell' economia marittima. De Micheli ha però chiesto ai presidenti delle Autorità di contribuire all' elaborazione di nuove misure volte a garantire l' operatività dei porti e del mare, proponendo che siano gli stessi enti a farsi artefici e promotrici di un piano di rilancio del settore. Un piano che parte dalla partecipazione delle Autorità alla stesura delle norme di semplificazione per la realizzazione di tutte le infrastrutture, non solo quelle portuali, per costruire un progetto che sia prima di contenimento dei problemi - in questa fase storica in cui il Paese si ritrova in ginocchio a causa dell' emergenza sanitaria - e poi di rilancio del sistema economico che ha il suo fulcro nella portualità. Al tempo stesso le autorità portuali sono state rassicurate sulla disponibilità di liquidità che permetterà loro di continuare ad esercitare efficacemente le loro funzioni. I presidenti, dicono da **Assoport**, hanno raccolto le indicazioni del ministro e condiviso lo spirito propositivo ribadendo il loro impegno come rappresentanti dello Stato sul territorio a sostenere con dedizione lo sforzo enorme che l' attuale congiuntura richiede a tutte le Istituzioni.



Il Piccolo

Trieste

attività economiche e infrastrutture

Il porto posticipa per le aziende il pagamento delle concessioni

L' Authority triestina pronta a seguire l' esempio di Venezia e Brindisi. Ci sarà tempo fino a settembre

trieste Canoni di concessione sospesi per aiutare le aziende che lavorano sul mare ad affrontare la crisi prodotta dal coronavirus, con la chiusura di molte attività e il calo dei traffici globali. Per alleviare la situazione, l' **Autorità portuale** posticiperà i pagamenti al 30 settembre, dando un po' di respiro alle società interessate, che saranno comunque chiamate a versare il dovuto successivamente, anche se il presidente Zeno D' Agostino auspica che Roma provveda a cancellare una parte del dovuto. Il posticipo è previsto dalle norme volute dal governo. A Venezia e Bari-Brindisi il provvedimento è già operativo, perché c' è da fare fronte alle situazioni più critiche, dovute rispettivamente al crollo delle navi da crociera e dei traghetti che collegano le sponde dell' Adriatico. Presto la misura sarà presa anche a Trieste, spiega il presidente dell' **Autorità** Zeno D' Agostino: «Il governo ha autorizzato tutti i porti ad applicare la sospensione, che non elimina ma posticipa i pagamenti. Penso che la misura sarà attuata da tutte le **Autorità**, con tempi naturalmente diversi. Ho appena concluso una videoconferenza con tutti i presidenti italiani e abbiamo parlato anche di questo». D' Agostino non dà indicazioni sui tempi ma la decisione dovrebbe arrivare a breve: «Il rinvio non è ancora formalizzato, ma partirà certamente. Stiamo programmando un comitato **portuale** in videoconferenza, che discuterà proprio di queste misure». Un modo di dare un momentaneo sollievo ai concessionari, che non sono solo grandi soggetti come Trieste Marine Terminal o Acciaierie Arvedi, ma anche piccole realtà affacciate sul mare come ristoranti o marina. Ma se il rinvio dei pagamenti costituisce solo un minimo aiuto per le aziende a parità di incassi a fine anno per l' **Autorità portuale**, D' Agostino ritiene che l' intervento debba essere più deciso e prevedere la cancellazione di almeno una quota del dovuto da parte delle imprese: «Un conto è la sospensione e la possibilità di pagare verso la fine dell' anno, un altro conto è la cancellazione totale dei canoni. In questo momento lo Stato deve venire incontro sui costi fissi degli operatori, anche prevedendo la cancellazione di alcuni mesi di quanto dovuto». Il presidente è però preoccupato allo stesso tempo che a rimetterci possano essere i bilanci dei porti italiani: «Serve che le minori entrate delle **Autorità** - prosegue - siano coperte dallo Stato». Ma che qualcosa si debba fare, D' Agostino lo ritiene scontato: «Vanno trovate soluzioni per essere il più vicino possibile alle sofferenze dei nostri porti e dei nostri operatori. I problemi sono costi fissi a fronte del fatto che non c' è lavoro. Trieste per adesso mostra fortunatamente un calo di traffico abbastanza minimale, ma ci sono scali purtroppo messi molto male, a cominciare da quelli che vivono di crociere e traghetti. Molte delle concessioni portuali sono poi legate al settore turistico-ricreativo: imprese che oggi hanno costi fissi ma nessuna entrata e che vedono un' intera stagione distrutta». --d.d.a.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Caso Mose, Lotti & Associati ammessa al concordato

ANDREA GIACOBINO

Le vicende, anche giudiziarie, legate al consorzio veneziano **Mose** mettono all'angolo la C. Lotti & Associati, società di ingegneria fondata nel 1957 da Carlo Lotti, uno dei più famosi ingegneri italiani del Dopoguerra. Qualche giorno fa Maria De Rosa, giudice del tribunale di Roma, ha nominato Roberto De Martini commissario dell'azienda ammessa al concordato con riserva di presentazione di un accordo di ristrutturazione del debito. La C. Lotti & Associati, basata a Roma con un capitale di oltre 7 milioni, vede come amministratore unico Patrizia, figlia del fondatore. Nel 1972 l'azienda fu partecipata da Eni tramite SnamProgetti al 20%, quota che nel 1999 fu rilevata da Enel e poi dismessa. Nel 2007 Cesare Romiti e il figlio Piergiorgio, sottoscrivendo un aumento di capitale di 7 milioni, ne divennero azionisti al 44,6% con un'opzione per acquisirne la maggioranza. «Dal 2009», spiega però il ricorso presentato in tribunale dagli avvocati Gian Luigi Righi e Maria Federica Olivieri, «ebbe inizio la crisi del settore delle costruzioni in Italia» e Lotti decise di acquistare le azioni dei Romiti, «operazione che coincise con la cronicizzazione della crisi che ha determinato l'estinzione di gran parte delle più importanti società italiane di costruzioni e che s'è riflessa anche sulle società d'ingegneria». Dopo la scomparsa del fondatore nel 2013 la C. Lotti & Associati riuscì a restare a galla, ma la mancata esecuzione di un promesso finanziamento di 2 milioni da parte di Unicredit correlato alla commessa di 9 milioni ottenuta da Anas, alcune problematiche legate alle commesse della diga del Melito, l'interruzione degli incarichi col comune di Salerno e le criticità su tre contratti esteri (Gibuti, Rwanda e Ucraina). Tutto ciò ha accelerato la crisi finanziaria, evidenziata nel patrimonio netto negativo per 7,6 milioni e debiti per 15 milioni a ottobre spingendo l'azienda a chiedere la procedura. (riproduzione riservata)



Mose, su le paratoie con onde e vento Ma resta il caos sul futuro dei lavori

Tutti gli operai e i tecnici sono «scesi in campo» con le mascherine ad alto filtraggio addosso. Nemmeno il coronavirus ha fermato i test del **Mose**, che deve correre verso l'obiettivo di poter difendere la città nel prossimo autunno. Ieri si è alzata la prima metà della barriera di Chioggia (oggi toccherà alla seconda, perché la Capitaneria ha chiesto di lasciare sempre aperto un tratto per i pescherecci), con un vento sferzante e un'onda di circa un metro. Il test è andato bene, le paratoie non hanno avuto oscillazioni particolari e l'ingegner Davide Sernaglia, che guida il team dei sollevamenti, ha anche tenuto l'ultima diga un po' più su delle altre per poter effettuare alcune verifiche. Si è trattato del primo test dopo un mese, perché quello previsto a Malamocco la notte dello scorso 16 marzo era saltato a causa dell'emergenza coronavirus. In realtà in questi giorni al Consorzio Venezia Nuova rimane un po' di caos sulla modalità di lavoro in tempi di virus. Il recente decreto del ministero dello Sviluppo economico aveva infatti escluso il codice Ateco del Cvn (42.91, cioè le opere idrauliche) da quelli ammessi a lavorare, ma i commissari hanno scritto al prefetto Vittorio Zappalorto chiedendo di poter proseguire in quanto opera strategica. Dalla Prefettura sarebbe arrivato un via libera e per questo i cantieri proseguono, ma - pare - solo sulle tre linee che i commissari avevano sottolineato come urgentissime: i test, appunto, il cablaggio degli impianti e la riparazione della porta della conca di navigazione di Malamocco. Gli altri cantieri sarebbero fermi, anche per la carenza di mascherine, ma i rappresentanti delle ditte consorziate chiedono a gran voce un comitato consultivo a breve. (a. zo.)

VENEZIA E MESTRE

Mose, su le paratoie con onde e vento Ma resta il caos sul futuro dei lavori

Msc Opera, l'ipotesi dei tecnici «Vari errori dell'equipaggio»

Scagionati i piloti del porto e i rimorchiatieri. «Procedure di emergenza tardive»

Gasometri, la bonifica demolisce gli edifici «Erano pericolanti»

Muore l'orologio E dal campanile crollano le lancette

Il Mose ferma onde alte un metro Tempi ridotti con due compressori

LA GRANDE OPERA VENEZIA Un' altra prova senza intoppi, con le paratoie del **Mose** che per la prima volta hanno fronteggiato onde alte un metro. Ieri c' è stato il primo dei due giorni di test di sollevamento per la barriera di Chioggia. «Abbiamo avuto condizioni meteo stimolanti - racconta, soddisfatto, l' ingegner Davide Sernaglia, responsabile delle operazioni di sollevamento del **Mose** - Abbiamo lasciato la schiera su fino a quando l' onda non ha iniziato a decrescere. Non ci sono state oscillazioni delle paratoie, che sono state praticamente ferme. Abbiamo archiviato un bel po' di dati». LE MISURE ANTI-COVID Come previsto dagli accordi con la Capitaneria di porto, per non bloccare del tutto il traffico, in questa bocca le prove vengono divise in due giorni. In realtà, in questo periodo segnato dal coronavirus, di imbarcazioni in movimento per la bocca di porto ce ne sono poche. Ma le regola è stata rispettata. Rispettate, non senza fatica, anche le norme anti Covid-19, con tutti i tecnici coinvolti nelle prove, sia nella control room, che nel tunnel sotto le paratoie, con i dispositivi di protezione. Maschere, guanti e quant' altro. Per evitare sovraffollamenti, è stato pure ridotto il numero di personale in formazione: 5 su un totale di 15 tecnici impegnati. Presente, ma solo a distanza, via Skype, anche il professor Francesco Ossola, l' amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova che segue la parte tecnica della grande opera. DOPPIO MOTORE E MARE MOSSO Il test è iniziato alle 10. Ad essere alzate le nove paratoie lato Pellestrina. In quaranta minuti avevano raggiunto l' angolo di lavoro che in questa barriera è di 42 gradi. Nel test precedente, a gennaio, avevano impiegato un' ora. Ma all' epoca c' era in funzione un solo compressore. Ora sono tutti installati: i 4 che funzioneranno a regime, più i due di riserva. Ieri ne sono stati usati due. Una messa in esercizio graduale per testarli un po' alla volta tutti. La barriera è stata lasciata in posizione per circa due ore, con l' ultima paratoia abbattuta più tardi per studiarne la tenuta. Tutte prove necessarie per testare quella macchina complessa che è il **Mose**. Ieri ha retto senza problemi le onde fino a un metro. Quello che poi dovrà fare a regime, quando le condizioni potranno essere anche peggiori. Finora gli altri test si erano sempre svolti con il mare piatto, o quasi, tranne quello di Malamocco di dicembre, quando le onde erano arrivate a 80 centimetri. Oggi pomeriggio seconda parte del test, stavolta con le nove paratoie lato Chioggia. R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia

Mose, primo test con il mare agitato A Chioggia sollevate metà paratoie

Tecnici soddisfatti. Vento di bora a 12 metri al secondo, onde alte un metro. Resta il problema della manutenzione

Alberto Vitucci Vento di bora a 12 metri al secondo, onde alte un metro. Primo test del **Mose** in condizioni di mare agitato, ieri mattina a Chioggia. Metà della barriera, nove paratoie, è rimasta alzata per circa due ore. Prova che secondo i tecnici ha dato esito positivo. «Nessuno spostamento da parte delle barriere in quelle condizioni», dicono a operazioni concluse. Una squadra formata da tecnici e ingegneri coordinati via radio. Per un giorno le polemiche tra commissari hanno lasciato spazio a loro. Il sollevamento ha richiesto circa un'ora. Poi le paratoie sono tornate sul fondo, svuotate dall'aria. Operazioni coordinate ancora con il sistema «manuale», dal momento che gli impianti sono in via di costruzione. Era presente anche una squadra di giovani ingegneri che dovranno imparare adesso le fasi dell'emergenza. Mentre a Roma si litiga e non vi è certezza sui fondi futuri, in laguna si continua la sperimentazione. Peraltro avviata molto prima dell'arrivo della supercommissaria Elisabetta Spitz. Che adesso ha concluso il suo primo rapporto trimestrale sullo stato dei lavori. Confermando quello che già gli amministratori avevano ipotizzato. Cioè il completamento degli impianti per la fine del mese di giugno. Opera resa possibile adesso da fatto che il prefetto ha sbloccato quelle lavorazioni - nonostante fossero comprese nel decreto Coronavirus come attività non essenziali - consentendo il via ai lavori. Operai e ingegneri erano ieri in mascherina e guanti. Le stesse imprese del Consorzio hanno chiesto che i lavori siano fatti in condizioni di «massima sicurezza». Oggi la seconda prova, nell'altra metà delle paratoie della bocca di Chioggia. Un varco relativamente «semplice», viste le dimensioni più ridotte delle paratoie e la minore profondità dei fondali. Tutto a posto allora? Non proprio, perché adesso emergono questioni che sono state accantonate per anni. A volte minimizzate durante la gestione del Consorzio di Mazzacurati e delle grandi imprese poi coinvolte nello scandalo. Nel progetto delle dighe è scritto chiaramente ad esempio che le paratoie vanno sostituite ogni cinque anni. Cinque anni dopo la messa in esercizio, dunque, tutte le 78 paratoie sul fondo dovranno essere rimosse, controllate e sostituite. Che fare? Le prime paratoie di Treporti, inaugurate quando lo scandalo delle tangenti ancora non era esploso, sono sott'acqua dal 2013. Sono sette anni. E stando al cronoprogramma scritto dai progettisti dovrebbero essere sostituite. Ecco i costi altissimi della manutenzione, che potranno pesare per almeno cento milioni di euro l'anno. Ma è anche possibile che loro durata sia maggiore. In questo caso i costi potrebbero essere ridotti. Su questo punto c'è una grande incertezza. Anche perché non è ancora stata fatta chiarezza su quale sarà il luogo dove si farà la manutenzione delle paratoie. La gara per la manutenzione è stata annullata, e su questo pende un ricorso dell'impresa esclusa, la Cimolai di Pordenone. Ma ancora non sono arrivate indicazioni dal Provveditorato o dalla commissaria Spitz su come avviare questi lavori. C'è un provvedimento firmato dall'ex provveditore Linetti che sposta i lavori per la pulizia delle paratoie dall'Arsenale a Marghera. Per recuperare lo storico complesso a cantieristica, come chiedono da tempo le associazioni e il Forum Arsenale. Ma anche per risparmiare decine di milioni di euro, come aveva dimostrato uno studio



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

commissionato dallo stesso Linetti. Ma tutto è fermo. Intanto i test continuano. E oggi si replica. --©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il commento

Baldin (M5S) «Adesso fare presto a finire il Mose»

«Giusto che al **Mose** si lavori, come si è fatto per il ponte Morandi. Sono opere fondamentali per il Paese». Così la consigliera regionale del Movimento Cinquestelle Erika Baldin saluta i test di ieri e oggi alla bocca di Chioggia. «Adesso c'è da correre», dice, «perché il **Mose** sia operativo al più presto. La ferita del 12 novembre è ancora fresca». --

VENEZIA

Mose, primo test con il mare agitato
A Chioggia sollevate metà paratoie

Tecnici, sindacati. Verso il bacio a 12 metri e secondi, ondate in un metro. Nasce l'urgenza della manutenzione

L'ESCLUSIVO

Baldin (M5S)
«Adesso fare presto a finire il Mose»

AMBULATORIO ODONTOIATRICO CONVENZIONATO ASL
Prestazioni Pediatriche
Tel. 0421 274092

AMBULATORIO ODONTOIATRICO CONVENZIONATO ASL
Prestazioni Pediatriche
Tel. 0421 274092

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l'ingegnere

Sernaglia: «Bene il test ora studiamo i modelli»

«Siamo soddisfatti. La prova è andata bene, anche con un metro di onda e il vento di bora. Stiamo tenendo d'occhio anche le vibrazioni, che avevano costretto a montare le staffe all'interno dei corridoi. Ma è andata bene». Davide Sernaglia è insieme a Devis Berti e Francesco Baldan l'ingegnere responsabile delle operazioni di sollevamento alla bocca di Chioggia. Ieri è rimasto sul terreno delle operazioni fino alle 15.30. Quando il sollevamento delle paratoie si è concluso Sernaglia ha seguito da vicino le operazioni di «flussaggio», cioè della pulizia con l'acqua dolce delle tubature dell'acqua di mare. «Adesso», dice, «dovremo confrontare i dati ottenuti con quelli che ci danno i modelli. E andare avanti». Operazioni seguite via Skype anche dal progettista del **Mose** Alberto Scotti. --A.V.

VENEZIA

Mose, primo test con il mare agitato
A Chioggia sollevate metà paratoie

Tecnici soddisfatti: Vento di bora a 12 metri e secondi, ondulate un metro. Nasce l'urgenza della manutenzione

AMBULATORIO ODONTOIATRICO CONVENZIONATO ASL
Pizzarello Roberto
tel. 0421 274092

AMBULATORIO ODONTOIATRICO CONVENZIONATO ASL
Pizzarello Roberto
tel. 0421 274092

Msc Opera, l' ipotesi dei tecnici «Vari errori dell' equipaggio»

Scagionati i piloti del porto e i rimorchiatori. «Procedure di emergenza tardive»

Alberto Zorzi

VENEZIA I rimorchiatori erano adeguati e chi li guidava ha fatto quello che ha potuto. Nessuna colpa neppure da parte dei piloti del porto, che hanno gestito quella situazione di emergenza dando i «consigli» che potevano, che peraltro nella concitazione del momento non sono sempre stati seguiti. Se dunque la nave da crociera Msc Opera, alle 8 e mezza dello scorso 2 giugno, si è schiantata contro la riva di San Basilio e il battello River Countess, la responsabilità sarebbe tutta in capo al personale della compagnia. Non solo il comandante Carmine Siviero, il responsabile della manutenzione a terra Giuseppe De Maio e il «capo macchinista» Aleksandar Mustur, già indagati: ma anche altri membri dell' equipaggio che di fronte all' avaria al motore non avrebbero preso le giuste contromisure. A scriverlo sono i consulenti tecnici dei pm Andrea Petroni e Giorgio Gava, che nei giorni scorsi hanno depositato la prima bozza del loro lavoro. Le conclusioni dell' ammiraglio Francesco Carpinteri, del capitano di vascello Domenico Guadalupi e del tenente di vascello Gabriele Lunazzi Gorizza sono per ora provvisorie: questa è la loro ricostruzione, ma fino al 5 maggio le difese dei sette indagati per «pericolo di naufragio» potranno fare le proprie osservazioni e solo successivamente ci sarà il deposito dell' elaborato definitivo. Ma di certo la prima ipotesi colpisce, in quanto scagiona la parte «veneziana» che era finita sotto inchiesta: ovvero i due piloti Stefano Russignan e Vladimiro Tuselli, che erano in plancia di comando, e i comandanti dei due rimorchiatori della società Panfido che, Andrea Ruaro davanti e Giuseppe Adragna dietro, trainavano la nave. La nave sarebbe andata fuori rotta a causa di un guasto al generatore che alimenta i Pod, cioè i «motori» che governano anche la direzione dell' imbarcazione. A quel punto però il comandante Siviero avrebbe potuto gestire la situazione attivando le dovute procedure di emergenza, che però o non sono state eseguite oppure lo sono state in ritardo. Non esenti da responsabilità sarebbero stati però anche altri che gli erano al fianco e che non avrebbero operato in maniera corretta. In particolare, sulla plancia di comando, ci sarebbe stato un pulsante per spegnere completamente i propulsori e questo avrebbe reso più facile il raddrizzamento della nave da parte dei rimorchiatori, che invece per alcuni interminabili secondi hanno dovuto contrastare anche la loro potenza. Quanto a De Maio, secondo i consulenti ci sarebbe stata una carenza, se non addirittura assenza, dell' attività di formazione e di esercitazione per gestire le situazioni di emergenza e questo avrebbe avuto delle ricadute sulla rapidità e sulla correttezza di applicazione delle procedure. L' incidente aveva avuto un risalto mondiale, anche alla luce delle polemiche che da anni tengono banco a Venezia, fin da quando nel 2012 ci fu lo schianto della Costa Concordia all' isola del Giglio e di conseguenza il decreto Clini-Passera, che vietava il passaggio alle grandi navi in bacino San Marco, ma solo dopo aver trovato una via alternativa. Un mese dopo lo schianto, l' 8 luglio successivo, un' altra nave da crociera, la Costa Deliziosa, aveva rischia di schiantarsi contro Riva Sette Martiri, colpita da un improvviso fortunale mezz' ora dopo essere salpata dalla Marittima. Proprio alla luce dei due episodi, quest' estate la ricerca dell' alternativa aveva subito un' accelerazione, ma poi il governo è caduto e si è ricominciato da capo. La procura lagunare ha però aperto un' inchiesta su entrambi gli episodi: per l' Opera, come detto, una volta depositata la consulenza definitiva i pm decideranno chi portare a





Corriere del Veneto

Venezia

Deliziosa, lo stesso pm Petroni ha disposto altri accertamenti, tra cui una consulenza meteo per dire se l' evento poteva essere previsto.

L'inchiesta La tragedia sfiorata

Incidente Msc, i periti della procura: responsabile il comandante della nave

GIANLUCA AMADORI

L'INCHIESTA VENEZIA Le procedure di emergenza da attuare in caso di avaria al sistema di governo della Msc Opera sono state eseguite in maniera tardiva ed errata e la responsabilità è da addebitarsi al comandante e ai suoi principali collaboratori, che non erano stati addestrati in maniera adeguata a reagire di fronte a problemi di quel tipo. Lo scrivono i consulenti tecnici della Procura di Venezia nella relazione consegnata nei giorni scorsi ai pm che coordinano l'indagine sull'incidente avvenuto il 2 giugno dello scorso anno a Venezia, lungo il canale della Giudecca, Giorgio Gava e Andrea Petroni, e ai difensori dei sette indagati; relazione che dovrà essere integrata entro l'inizio di maggio dalle considerazioni espresse dai vari consulenti della difesa e della parte offesa. LE RESPONSABILITÀ Gli esperti incaricati dalla Procura, l'ammiraglio Francesco Carpinteri, il capitano di vascello Domenico Guadalupi e il tenente di vascello Gabriele Lunazzi Gorizza scagionano sia i due piloti del **Porto**, che quando salirono a bordo non furono informati dell'allarme segnalato dalla sala macchine poco prima del loro arrivo, sia i piloti dei rimorchiatori che hanno fatto ciò che potevano e che non sono riusciti a fermare la grande nave da crociera in quanto i motori di quest'ultima non erano stati spenti come avrebbero dovuto. L'inchiesta penale è stata aperta per violazione dell'articolo 1123 del Codice della navigazione e per il reato di pericolo di naufragio colposo (articolo 450 del Codice penale): al procedimento è interessata anche la società River Countess B.V., proprietaria del battello fluviale che era attraccato a San Basilio, contro il quale la Msc Opera entrò in collisione dopo aver perso il controllo, provocando gravi danni, ma fortunatamente nessuna vittima o ferito. LE CONCLUSIONI I consulenti della Procura scrivono che il comandante della Msc Opera ha sbagliato manovra e non ha attivato il pulsante che avrebbe innescato lo stop completo dei motori e segnalano una serie di responsabilità anche a carico di altri membri dell'equipaggio della nave. Inoltre, al responsabile della manutenzione di Msc viene addebitata la mancanza o carenza di esercitazioni per gestire situazioni di emergenza di quel tipo. Quanto ai rimorchiatori che stavano scortando la grande nave da crociera fino alla Marittima, per garantire la sicurezza, viene evidenziato che erano adeguati e sarebbero stati in grado di mantenere la Msc Opera nella rotta corretta se i motori di quest'ultima fossero stati disattivati dopo la segnalazione dell'avarìa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Avaria della Msc Opera e schianto in laguna «Il comandante doveva bloccare i motori»

Le prime conclusioni degli esperti scagionano rimorchiatori e piloti del porto. «Responsabilità del personale della nave»

Francesco Furlan / VENEZIAUna manovra sbagliata a fronte dell' avaria del motore. La Msc Opera, il cui sistema di comando fu reso ingovernabile da un guasto elettrico, si sarebbe potuta fermare in tempo, prima di finire contro il battello River Countness e la banchina della marittima a San Basilio. L' incidente è quello dello scorso 2 giugno, quando le immagini della nave da crociera contro il battello, con gli ospiti che scappavano in preda al panico, e la banchina, fecero il giro del mondo ponendo, ancora una volta, il tema del passaggio dei giganti del mare nelle acque della laguna. Della manovra sbagliata, secondo le prime conclusioni della consulenza tecnica della procura, sarebbe responsabile esclusivamente il personale Msc e quindi il comandante Carmine Siviero, il responsabile della manutenzione a terra Giuseppe De Maio, e il direttore macchina della Opera, Aleksandar Mustur, montenegrino di 50 anni. È questa la foto scattata dai tre consulenti incaricati dalla procura. Lo loro sono conclusioni in forma di bozza sulle quali, fino al prossimo 5 maggio, i tecnici della difesa (dieci in tutto nominati dagli indagati e dalla società della River Countness quale parte offesa) potranno presentare le loro controdeduzioni. Una relazione corposa, nella quale i periti ricostruiscono l' incidente e cercano le cause dello schianto. Nel fascicolo aperto per danneggiamento con pericolo colposo di naufragio dalla procura di Venezia e di cui sono titolari i pubblici ministeri Giorgio Gava e Andrea Petroni sono, a oggi, sette gli indagati. Oltre ai tre dipendenti della società Msc, nei giorni successivi all' incidente dello scorso giugno erano stati iscritti due piloti del **Porto**, Vladimiro Tuselli e Stefano Russignan, e i comandanti dei rimorchiatori, Andrea Ruaro e Giuseppe Adragna. Ma le conclusioni dei periti, in questa fase, scagionano sia i piloti del **porto** che dei rimorchiatori. Il comportamento dei rimorchiatori - c' erano Angelina C. e Ivonne C. a prua e a poppa - infatti sarebbe stato corretto, e la loro potenza sufficiente a evitare lo scontro della Msc Opera contro il battello e contro la banchina se solo il comandante della nave, responsabile della gestione delle emergenze nonostante le grandi navi in laguna siano "condotte" dai piloti del **Porto**, avesse seguito la procedura corretta in caso di avaria. Se avesse cioè attivato la procedura per spegnere i motori, affidando così la gestione della nave ai soli rimorchiatori. L' avaria elettrica infatti, scrivono i periti, ha reso ingovernabile la nave sia in riferimento alla velocità che alla direzione. E' un punto sul quale i consulenti sono piuttosto netti: i sistemi per affrontare l' avaria c' erano, ma non sono stati attivati. Un manovra sbagliata di cui, insieme al comandante, sarebbe quindi responsabile il direttore macchina, mentre al responsabile della manutenzione e della sicurezza, è contestata la carenza di esercitazioni per gestire le situazioni di emergenza. Esercitazioni che, se fatte, avrebbero permesso al comandante della nave di reagire in tempi brevi con il blocco dei motori propulsori azimutali, come si chiamano in gergo tecnico. Dalla consulenza, inoltre, emergerebbero responsabilità nei confronti di altro personale di Msc, membri dell' equipaggio, per cui la lista degli indagati potrebbe allungarsi. Erano molto ampi i quesiti formulati dai magistrati ai consulenti. E andavano dalla verifica dei malfunzionamenti sulla Opera, «in particolare in corrispondenza dei moduli elettrici», alle eventuali avarie nei rimorchiatori, alla loro adeguatezza rispetto all' assistenza fornita alla nave da crociera, un grattacielo galleggiante di 66 mila tonnellate, 275 metri di lunghezza e 54 di altezza, con più di 3 mila persone a bordo compreso l' equipaggio.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Ora i tecnici nominati dagli indagati avranno un mese e mezzo di tempo per presentare le loro controdeduzioni. --©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Il rinvio dei lavori sul ponte «Bloccato il traffico del porto»

Calascibetta: penalizzati trasporti e logistica, lo scalo rischia la paralisi Dolfin (Lega): cantieri prima urgenti, poi non più: chi garantisce la sicurezza?

CHIOGGIA Nuove polemiche sul cantiere per il ponte translagunare. La decisione di Anas di rinviare l'intervento di manutenzione straordinaria a settembre suscita parecchi punti interrogativi. La Lega si chiede come mai, se 20 giorni fa i lavori non erano procrastinabili per motivi di sicurezza, ora possano essere rinviati e i portuali chiedono che si utilizzi il tempo a disposizione per trovare valide alternative per il traffico pesante. Del cantiere sul ponte translagunare, all'altezza del canale delle Trezze, si parla da sei mesi. L'intervento era stato annunciato per fine novembre, ma i dubbi sollevati dal Comune sull'impatto troppo pesante del senso unico alternato avevano richiesto un supplemento di studi per capire se fosse possibile realizzare un circuito ad anello con uscita da Chioggia sul ponte e rientro sull'Arzerone. Sono passati mesi, la cosa si è rivelata impossibile per motivi tecnici e Anas a febbraio ha annunciato l'avvio dei lavori a marzo, per tre mesi, con un senso unico alternato. A quel punto amministrazione comunale e categorie turistiche hanno chiesto ad Anas di valutare il rinvio a settembre per non impattare sull'avvio della stagione turistica. Anas ai primi di marzo ha risposto che un rinvio non era possibile perché si tratta di un intervento urgente per la sicurezza. A fine marzo si scopre invece che Anas ha deciso di rinviare tutto a settembre. «Siamo decisamente perplessi», sbotta il consigliere della Lega Marco Dolfin, «forse sarebbe ora che qualcuno, tra i vari enti in questione, Comune, Anas, Città metropolitana, si degnasse di dire come stanno veramente le cose. Si possono conoscere quali sono le priorità, i cronoprogrammi, le tempistiche e tutto il resto? Ma soprattutto vorremmo capire se la sicurezza viene garantita da qui a settembre, visto che solo fino a 20 giorni fa il rinvio era impensabile proprio per l'urgenza di questi lavori, malgrado la città avesse insistito per il rinvio... Il cantiere, dopo tutti questi tira e molla, è diventato una barzelletta. Non ci piace non sapere perché questi lavori sono stati rimandati e nel frattempo cosa succederà. A nostro avviso l'intera partita è stata gestita male dall'amministrazione che, prima, si è messa di traverso chiedendo di valutare il circuito ad anello, facendo perdere tre mesi nei quali l'intervento si sarebbe concluso, e poi non è stata più in grado di farsi valere, subendo i cambi di decisione di Anas». Perplessità anche nei portuali per il dietrofront nell'avvio del cantiere. «Anas cambia di nuovo strategia e scopriamo che non è più urgente sistemare il ponte», spiega il presidente del comitato "Rilancio del porto", Alfredo Calascibetta, «vengono posposti così anche i problemi che avevamo posto sul tavolo. I mesi estivi passano veloci e i problemi vanno risolti in questi mesi di stallo. Da febbraio stiamo chiedendo una deroga per mezzi di trasporto superiori a 48 tonnellate, per evitare la paralisi del nostro porto e per agevolare il traffico pesante nazionale e locale. Il porto chiese anche di appoggiare a livello ministeriale una richiesta di agevolazione tariffaria per incanalare il traffico attuale dell'est sulle autostrade. In un momento già critico per l'economia portuale nazionale, con la flotta italiana ferma, il traffico crocieristico a zero, il traffico traghetti con 350 barche nazionali pronte a fermarsi, che viaggiano vuoti con un crollo di oltre il 50%, noi ci ritroviamo ad attendere ancora la ristrutturazione di un ponte che doveva partire a novembre scorso...». --elisabetta b. anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Venezia

Porti di Venezia e Chioggia: canoni sospesi per aiutare le aziende a far fronte all'emergenza COVID-19

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'.



Porti di Venezia e Chioggia: canoni sospesi

GAM EDITORI

31 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"



L' AdSP di Venezia rinvia i canoni portuali

VENEZIA 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 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, 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 conclude il presidente quando, al termine del lockdown, dovremo contribuire a rimettere sulle sue gambe e poi far correre il sistema industriale italiano.



Fast track: risposta all'emergenza da PSA Venice-Vecon e porto di Venezia

VENEZIA La PSA Venice-Vecon, società del gruppo PSA, con il supporto delle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Spedizionieri Doganali, Trasportatori e con il patrocinio della **AdSP** Mar Adriatico Settentrionale 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. 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, le parole del neo amministratore delegato di PSA Venice-Vecon, Alessandro Becce. In anticipo rispetto alla attivazione della procedura, prevista dal 30 Marzo, già 60 contenitori con elevata probabilità di ritiro sono stati identificati prima dello sbarco sulla prossima nave, confermando l'importanza del gioco di squadra e della collaborazione degli attori coinvolti: 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. Vecon 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 OO.SS. ai quali va il più sentito ringraziamento dal parte dei vertici aziendali per il loro impegno e senso di responsabilità dimostrato.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Luminosa, è iniziata la sanificazione della nave

E' partita l'opera di sanificazione a bordo di Costa Luminosa, ormeggiata nel porto di Savona. Dopo giorni di ansia in cui lo sbarco dei passeggeri e dell'equipaggio è stato delicato e complesso per la presenza di soggetti risultati positivi al coronavirus, ieri ha preso il via la sanificazione. «Costa Luminosa, attualmente, ospita a bordo 122 membri dell'equipaggio, tutti negativi al tampone e in buone condizioni di salute - ha detto il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio - L'equipaggio è stato posizionato in cabine singole con balcone ed è stata interrotta l'aria condizionata. Si procederà alla sanificazione di cabine, ponti e altre parti comuni mentre saranno chiuse tutte le zone non necessarie all'equipaggio. La sorveglianza sanitaria partirà dalla giornata di oggi fino al 13 aprile e ci saranno controlli medici giornalieri. In merito all'emissione dei fumi, la nave brucia combustibile a basso tenore di zolfo e l'impatto è minimo poiché la nave è in funzione ridotta. Rassicurazioni sono state fornite anche per le acque reflue e il trattamento dei rifiuti». - S. C.

Albergo coronavirus **Le case di riposo**

Continuano le morti di anziani al Trincerini La vicenda finisce nel mirino della procura

Tra le ipotesi di reato voluta anche la possibilità omicida. Che si aspettano i test annunciati dalla Regione su ospiti e personale

Luminosa, è iniziata la sanificazione della nave

Bombe di Savona, addio a Massimo il sindacalista che faceva le ronde

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Savona. A bordo della Costa Luminosa proseguono i controlli del personale. Intanto partono le operazioni di sanificazione della nave

In osservazione per 13 giorni i 122 membri dell' equipaggio

Controlli medici giornalieri fino al 13 aprile per i 122 membri dell' equipaggio a bordo della Costa Luminosa, ormeggiata alla banchina 7 del porto. Della Luminosa si è parlato ieri mattina in Prefettura, durante il Comitato di Igiene e Sicurezza del Lavoro del comprensorio di Savona e Vado Ligure indetto da **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale. Per la nave di Costa partiranno in questi giorni gli interventi di sanificazione e i 122 componenti dell' equipaggio, risultati negativi al tampone saranno costantemente monitorati.

«Si è affrontato anche il tema della nave Costa Luminosa - ha detto il sindaco Ilaria Caprioglio - che, attualmente, ospita a bordo 122 membri dell' equipaggio tutti negativi al tampone e in buona salute. L' equipaggio è in cabine singole con balcone ed è stata interrotta l' aria condizionata. Si procederà alla sanificazione di cabine, ponti e altre parti comuni mentre saranno chiuse tutte le zone non necessarie all' equipaggio». I 122 componenti dell' equipaggio, negativi al tampone, verranno visitati dal personale medico fino al 13 aprile. Caprioglio ha chiesto rassicurazioni sull' impatto ambientale della permanenza in città della Luminosa, che deve tenere i motori accesi per fornire l' energia a chi si è a bordo. «In merito all' emissione dei fumi, - conclude Caprioglio - la nave brucia combustibile a basso tenore di zolfo e l' impatto è bassissimo poiché la nave è in funzione ridotta. Rassicurazioni sono state fornite anche per le acque reflue e il trattamento dei rifiuti». e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Altre due vittime per il virus nel Savonese
Sono un tempo di 50 anni dedicato al. Albenga e una di donna di 70 Vanzize che era ricoverata al Galliera

Social, ecco come si fanno in casa lievito, pane e pasta

Ripugnosso, anziano morto era risultato positivo al test

Annunziata la bandiera Co

Costa Luminosa a Savona, inizia la sanificazione e prosegue la sorveglianza sanitaria. Caprioglio: "Garanzie sull' impatto ambientale"

A bordo rimangono 122 membri dell' equipaggio tutti negativi

Questa mattina si è svolto il Comitato di Igiene e Sicurezza del Lavoro del comprensorio di Savona e Vado Ligure indetto dall' **Autorità di Sistema Portuale** al quale ha partecipato anche il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio e dove è stato affrontato anche il tema della nave Costa Luminosa che, attualmente, ospita a bordo 122 membri dell' equipaggio tutti negativi al tampone e in buone condizioni di salute. "L' equipaggio è stato posizionato in cabine singole con balcone ed è stata interrotta l' aria condizionata. Si procederà alla sanificazione di cabine, ponti e altre parti comuni mentre saranno chiuse tutte le zone non necessarie all' equipaggio. La sorveglianza sanitaria partirà dalla giornata di oggi fino al 13 aprile e ci saranno controlli medici giornalieri" spiega la prima cittadina savonese. "In merito all' emissione dei fumi, la nave brucia combustibile a basso tenore di zolfo e l' impatto è bassissimo poiché la nave è in funzione ridotta. Rassicurazioni sono state fornite anche per le acque reflue e il trattamento dei rifiuti. In tema di impatto ambientale sono state fornite, quindi, ampie garanzie" conclude il sindaco Caprioglio.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Sforzo bipartisan per i fondi a Funivie ma il tempo stringe

I parlamentari savonesi di ogni colore firmano l' emendamento per raccogliere ulteriori forme di finanziamento dal prossimo decreto del Governo. Ora l' obiettivo è il decreto di aprile. Continua la corsa contro il tempo per riattivare l' impianto di Funivie Spa, liberando la strada del Cadi bona dai camion che trasportano carbone dal porto di Vado ai parchi di Cairo. Al momento i lavoratori stanno ancora beneficiando di ferie e della parte residua del fondo di solidarietà degli autoferrotranvieri, ma l' azienda ha presentato domanda per attivare le nove settimane di cassa integrazione derivanti dal Cura Italia. L' imperativo tuttavia è ottenere strategie a lungo termine. Lo sforzo della politica viaggia su un doppio binario: da una parte l' attenzione è sulla prossima settimana, in modo da inserire i fondi necessari per il ripristino e prolungare gli ammortizzatori sociali a fine 2020 nel provvedimento dedicato alle attività industriali che verrà varato presto. Soltanto per riavviare la linea servono quattro milioni di euro. Dall' altra parte, però, maggioranza e opposizione non lasciano nulla di intentato e hanno firmato insieme un emendamento al decreto "Cura Italia" per cogliere eventuali nuove finestre di finanziamento che potrebbero aprirsi per le imprese già da questa prima manovra del Governo. «Abbiamo depositato un emendamento - ha spiegato il senatore Paolo Ripamonti (Lega) - firmato da tutti e già all' esame delle commissioni di competenza. I nostri voti, da soli, ovviamente non bastano e la posizione del Governo sarà decisiva per evitare ulteriori ritardi». Così il deputato del Pd Franco Vazio: «Abbiamo condiviso con l' opposizione i ragionamenti a lungo termine nel Cura Italia, pur consapevoli che il provvedimento su cui concentrare gli sforzi sarà quello di aprile. L' impegno è comune per provare a risolvere definitivamente una situazione grave». - L. B.



Messaggero Marittimo Mensile

Savona, Vado

Vado Gateway attiva servizio fra il Mediterraneo e il Canada

VADO LIGURE Vado Gateway, prosegue il percorso di crescita. E' la più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia negli ultimi decenni gestita da Apm Terminals Vado Ligure, società del gruppo danese Apm Terminals, tra i principali operatori terminalistici al mondo. Dopo l'avvio dell'operatività avvenuto lo scorso 11 Febbraio con l'avvio del servizio ME2 di Maersk (Mediterraneo Medio Oriente India), è partito ufficialmente il servizio MMX, la nuova linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo con il Canada. Nelle banchine del nuovo terminal container deep sea è approdata Maersk Nora, prima delle 5 navi del nuovo servizio che scalerà settimanalmente la nuova infrastruttura portuale situata a Vado Ligure. La nave, una portacontainer lunga 199 metri e con una capacità di 2.274 teu è giunta a Vado Gateway dopo gli scali nei porti di Tangeri East Bound e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Algeciras West Bound, Tangeri West Bound e Montreal, prima di fare ritorno a Tangeri East Bound. Le altre navi della linea che scaleranno al nuovo terminal container di Vado Gateway saranno tre unità di equivalente capacità e una portacointainer da 2.500 teu. Come per il precedente servizio, anche i contenitori che sbarcheranno dalla nuova linea MMX verranno affidati alle compagnie di trasporto o caricati sui treni che collegano Vado Gateway con gli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova. Vado Gateway è un sistema portuale moderno e unico nel suo genere in Italia a servizio delle compagnie di navigazione e degli operatori logistici. L'infrastruttura, situata a Vado Ligure comprende il nuovo terminal container deep-sea e l'adiacente Reefer Terminal, il più grande hub della logistica della frutta del Mediterraneo. Con 700 metri di banchina e fondali fino a 17,25 mt, un'altezza di ben 4,5 metri sopra il livello del mare, il nuovo terminal container può accogliere ed operare senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione (Ultra Large Container Ships) e, a regime, sarà in grado di movimentare circa 900 mila teu.



Sono pienamente operativi i due Terminal di Vado Ligure

VADO (Savona) 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. È quanto sottolinea la nota che ciclicamente il terminal dirama sulla sua situazione. 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.

* Intanto, come già riferito, si ricorda che all'inizio di marzo è approdata alle banchine del nuovo Terminal Container di Vado Ligure la prima delle 5 navi della nuova linea marittima di Maersk che scalerà settimanalmente la nuova

infrastruttura portuale situata a Vado Ligure, segnando in questo modo la prosecuzione del percorso di crescita commerciale del nuovo terminal container deep-sea. Dopo l'avvio dell'operatività avvenuto lo scorso 11 febbraio con l'avvio del servizio ME2 di Maersk (Mediterraneo Medio Oriente India), è partito ufficialmente anche il servizio MMX, la nuova linea marittima di Maersk che collega il Mediterraneo con il Canada. M/V Maersk Nora, questo il nome della nave, è una portacontainer lunga 199 m, con una capacità di 2.274 TEUs. La nave è giunta a Vado Gateway dopo gli scali nei porti di Tangeri East Bound e Fos Sur Mer/Marsiglia, e proseguirà il proprio viaggio verso Algeiras West Bound, Tangeri West Bound e Montreal, prima di fare ritorno a Tangeri East Bound. Le altre navi della linea che scaleranno al nuovo terminal container di Vado Gateway saranno tre unità di equivalente capacità ed una portacontainer da 2.500 TEUs. Come per il precedente servizio, anche i contenitori che sbarcheranno dalla nuova linea MMX verranno affidati alle compagnie di trasporto o caricati sui treni che collegano Vado Gateway con gli interporti di Pioltello (Milano), Rubiera (Modena) e Padova.

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Sono pienamente operativi i due Terminal di Vado Ligure'. Below the headline, there is a sub-headline 'VADO (Savona) - 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. È quanto sottolinea la nota che ciclicamente il terminal dirama sulla sua situazione.' There are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and YouTube. Below the article, there are sections for 'ARTICOLI CORRELATI' and 'ALTRO DALL'AUTORE'. The right sidebar contains various logos and advertisements, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSIGLIO LOGISTICO', 'JUNGHEI', 'ASSIMA', 'FERCAM', 'Tore', 'UN FON TULLARCOPI', 'SO.VE', and 'SISTEMA VADO LIGURE'.

L' intervista Giuste le parole del presidente dell' authority Signorini: vince chi si muove su più realtà

Cosulich "Il mare è vitale servono tante Vie della Seta"

di Massimo Minella È stato il primo a parlarne, di Via della Seta, perché direttamente vicino a chi stava lanciando il progetto. Ma anche il primo a invitare a gestire nel modo corretto la partita che si iniziava a giocare sullo scacchiere mondiale. Augusto Cosulich, amministratore delegato della Fratelli Cosulich, è a capo di un gruppo che anche lo scorso anno ha superato il miliardo di euro di fatturato. Come andrà il 2020 non è difficile capirlo, sarà più dura per tutti, con ricavi che necessariamente saranno tagliati dal virus. Su una cosa, però, Cosulich è già certo: l' Asia sarà sempre centrale negli scambi commerciali e industriali del pianeta, continuando quindi a incidere con forza nei destini economici della Liguria e in particolare dei due porti riuniti sotto lo stesso cappello dell' **authority**, Genova e Savona. Per questo Cosulich spiega di aver apprezzato le parole del presidente Paolo Signorini che a Repubblica ha spiegato ieri la necessità di dare continuità al dialogo con l' Asia, aprendo sempre di più le porte ad altri mercati. Cosulich, allora anche lei è d' accordo sul fatto che la Via della Seta non sia in alcun modo una rotta da interrompere... «Guardi che qui non è questione di essere d' accordo o contrari, ma di essere pragmatici, proprio come lo sono i cinesi. Sarà sempre l' Asia il protagonista degli scambi a livello mondiale, quindi non è pensabile che qualcuno possa parlare di interrompere quel flusso. Certo, tutto quanto dovrà essere rivalutato alla luce di quanto sta accadendo, ma i fondamentali dell' economia non si discutono». Non le sembra però che ci siano state delle forzature in questa vicenda? La Via della Seta è stata presentata come la soluzione a tutti i problemi, con industrie e porti a fare a gara per diventare partner del progetto... «Ricordo di aver detto fra i primi che la Via della Seta era una grande opportunità, ma che andava gestita con grande attenzione. Nessun abbraccio aprioristico, ma solo l' analisi delle opportunità, dei punti di forza e anche dei possibili limiti. L' Asia sta investendo molto sul Mediterraneo, come dimostra la recente partenza del terminal di Vado. Noi dobbiamo essere in grado di saper rispondere a chi sposta da una parte all' altra del mondo la maggior quantità di merce che circola via mare. Ma per fare questo, bisogna essere attrezzati, preparati, smart, se mi consente la parola». **E noi lo siamo?** «Lo siamo perché abbiamo competenza e conoscenza e pochi, pochissimi lo sono, se si parla di economia del mare, come i liguri. Concordo però con il presidente Signorini che ha spiegato come sia fondamentale agire su due binari: unità d' intenti a livello europeo e apertura verso più mercati possibili». **Più vie della seta?** «Il termine via della seta è stata una sintesi mediatica per parlare di una rotta che in chiave contemporanea andava da Oriente a Occidente, a differenza di quella storica che noi conosciamo bene, che da Occidente andava a Oriente. Ma ci possono essere tante altre vie, basta guardarsi intorno, l'



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

America, l' Africa. Per chi ha voglia di nuove sfide non c' è che l' imbarazzo della scelta. La nostra azienda ne ha quasi fatto un marchio distintivo». **Si riferisce alle compagnie che seguite come agenti marittimi?** «Sì, ma non solo. È vero che seguire questioni delicate che hanno anche implicazioni geopolitiche, come per l' Asia, con Cina e Iran, e per l' Africa, ci ha aperto a una visione davvero globale dell' economia, ma anche da una grande base operativa quale è Genova si può arrivare lontano». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il porto

Psa di Pra' Danesi lascia dopo 19 anni

Dopo 19 anni Giuseppe Danesi lascia il vertice di Psa Italia. Lo comunica David Yang, regional ceo di Psa Europe & America. «Danesi andrà in pensione il primo aprile e pertanto lascerà la carica di amministratore delegato di Psa Italia». Durante i 19 anni di servizio di Danesi, le unità di business di Psa in Italia hanno subito molti cambiamenti. I terminal Psa di **Genova** e Venezia possono vantare nel corso degli anni un percorso ricco di successi. Sotto la sua guida, Psa **Genova Pra'** ha intrapreso un programma di potenziamento e di investimenti volto a trasformare il terminal in una struttura pronta per affrontare le sfide future, mentre Vecon ha saputo costruirsi una solida reputazione a servizio del mercato veneto». Danesi resterà comunque all'interno del gruppo in Italia «in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione delle entità italiane. Come tale, continuerà a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e a coltivare i rapporti con i vari stakeholder». PSA **Genova Pra'** è il maggior terminal contenitori del Nord Tirreno e del **Porto di Genova**. Circa il 60% dei contenitori del **Porto di Genova** sono movimentati all'interno di questo terminal operativo dal 1994. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Giuseppe Danesi lascia la carica in Psa Italia

Ha raggiunto la pensione ma continuerà a sostenere le attività del Gruppo

Redazione

GENOVA Giuseppe Danesi lascia la carica di amministratore delegato di Psa Italia. Si legge in una nota di David Yang, Regional Ceo di Psa Europe & Americas. Danesi va in pensione dal 1° Aprile e pertanto, in data odierna, lascia la carica di Amministratore delegato di Psa Italia. Durante i 19 anni di servizio di Giuseppe Danesi le unità di business di Psa in Italia hanno subito molti cambiamenti. I terminal di Genova e Venezia possono vantare nel corso degli anni un percorso ricco di successi. Sotto la sua guida, Psa Genova Prà ha intrapreso un programma di potenziamento e di investimenti volto a trasformare il terminal in una struttura pronta per affrontare le sfide future, mentre Vecon ha saputo costruirsi una solida reputazione a servizio del mercato veneto. La nota di David Yang annuncia che Danesi continuerà a sostenere le attività del Gruppo in Italia in qualità di membro del Consiglio di amministrazione delle entità italiane. Come tale, continuerà a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e a coltivare i rapporti con i vari stakeholder.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI' and 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Giuseppe Danesi lascia la carica in Psa Italia' with a sub-headline 'Ha raggiunto la pensione ma continuerà a sostenere le attività del Gruppo'. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - Giuseppe Danesi lascia la carica di amministratore delegato di Psa Italia. Si legge in una nota di David Yang, Regional Ceo di Psa Europe & Americas. Danesi va in pensione dal 1° Aprile e pertanto, in data odierna, lascia la carica di Amministratore delegato di Psa Italia. Durante i 19 anni di servizio di Giuseppe Danesi le unità di business di Psa in Italia hanno subito molti cambiamenti. I terminal di Genova e Venezia possono vantare nel corso degli anni un percorso ricco di successi. Sotto la sua guida, Psa Genova Prà ha intrapreso un programma di potenziamento e di investimenti volto a trasformare il terminal in una struttura pronta per affrontare le sfide future, mentre Vecon ha saputo costruirsi una solida reputazione a servizio del mercato veneto. La nota di David Yang annuncia che Danesi continuerà a sostenere le attività del Gruppo in Italia in qualità di membro del Consiglio di amministrazione delle entità italiane. Come tale, continuerà a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e a coltivare i rapporti con i vari stakeholder.' To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of other news items under the heading 'ULTIME POPOLARI VIDEO'.

Psa, Danesi in pensione lascia la carica di ad. Ma resta nel Cda

Redazione

Genova David Yang, regional ceo di Psa Europe & Americas, ha annunciato che Giuseppe (Gilberto) Danesi andrà in pensione il 1° aprile 2020 e che pertanto, in data odierna, lascerà la carica di amministratore delegato di Psa Italia. Lo comunica la stessa azienda in una nota. Durante i 19 anni di servizio di Danesi, le unità di business di Psa in Italia hanno subito molti cambiamenti. I terminal Psa di Genova e Venezia possono vantare nel corso degli anni un percorso ricco di successi scrive l'azienda. Sotto la sua guida, Psa Genova Pra' ha intrapreso un programma di potenziamento e di investimenti volto a trasformare il terminal in una struttura pronta per affrontare le sfide future, mentre Vecon ha saputo costruirsi una solida reputazione a servizio del mercato veneto. Danesi però continuerà a sostenere le attività del gruppo in Italia in qualità di membro del Consiglio di amministrazione delle entità italiane. Come tale, continuerà a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e a coltivare i rapporti con i vari stakeholder.

informative

Inviare dati e gli strumenti di firma sono in modo integrato trattata dal personale con, uso di navigazione e internet (IP) e fornire una di codice e altri identificatori necessari per il funzionamento e per il funzionamento della "Psa Italia" nella sua attività.

Desidero di accettare l'elenco di codice e altri identificatori chiavetta e nascondere questa informazione, proteggendo la navigazione in questa pagina. Il resto di un file o un pulsante e continuano a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Psa, Danesi in pensione lascia la carica di ad. Ma resta nel Cda

11 MAGGIO 2020 - 10:00

Genova - David Yang, regional ceo di Psa Europe & Americas, ha annunciato che Giuseppe (Gilberto) Danesi, "andrà in pensione il 1° aprile 2020 e che pertanto, in data odierna, lascerà la carica di amministratore delegato di Psa Italia".

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

La comunica la stessa azienda in una nota. "Durante i 19 anni di servizio di Danesi, le unità di business di Psa in Italia hanno subito molti cambiamenti."

Ultimo giorno da a.d. per Giberto Danesi al Psa Genova Prà

Il destino talvolta sa essere davvero beffardo. Gilberto Danesi, per sopraggiunti limiti d'età, il 31 marzo ha concluso la sua esperienza da amministratore delegato del Psa Genova Prà e se n'è andato con il peggior risultato mensile degli ultimi anni presso il suo terminal container. Non per causa sua, come noto, ma per effetto dell'emergenza sanitaria Coronavirus e del suo impatto sull'economia prima cinese e poi italiana. Nel 2019 il Psa Genova Prà ha fatto registrare un nuovo record storico storico, così come i primi due mesi del 2020 erano stati molto positivi. Il posto di Danesi per ora rimane vacante anche se, come riportato nei mesi scorsi da SHIPPING ITALY, il successore designato dagli azionisti Psa e Gip (Gruppo Investimenti Portuali) sarebbe Roberto Ferrari, attuale vertice del Sech, nel più ampio progetto di fusione dei due principali terminal container di Genova. L'operazione è tuttora in attesa di un via libera dalla port authority che a sua volta ha chiesto all'avvocatura dello Stato un parere sull'applicazione dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994. Il termine dell'esperienza professionale di Danesi nel ruolo di amministratore delegato del Psa Genova Prà è stata annunciata da David Yang, vertice regionale di Psa Europe & Americas, che in una nota ha scritto: Il dott. Giuseppe Danesi andrà in pensione il 1° aprile 2020 e pertanto, in data odierna, lascerà la carica di amministratore delegato di Psa Italia. Durante i 19 anni di servizio del Dott. Danesi, le unità di business di Psa in Italia hanno subito molti cambiamenti. I terminal di Genova e Venezia possono vantare nel corso degli anni un percorso ricco di successi. Sotto la sua guida, Psa Genova Prà ha intrapreso un programma di potenziamento e di investimenti volto a trasformare il terminal in una struttura pronta per affrontare le sfide future, mentre Vecon ha saputo costruirsi una solida reputazione a servizio del mercato veneto. In conclusione Yang ha spiegato che Danesi rimarrà comunque vicino al gruppo: Siamo lieti di annunciare ha scritto che il dott. Danesi continuerà a sostenere le attività del gruppo in Italia in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione delle entità italiane. Come tale, continuerà a rappresentare le unità di business all'interno delle diverse organizzazioni di categoria e a coltivare i rapporti con i vari stakeholder.

Shipping Italy logo and navigation menu: HOME, PORTI, SPEDIZIONI, CARICHI, INTERVISTE, POLITICHE ASSOCIAZIONI, NEWS. Search bar.

Article title: Ultimo giorno da a.d. per Giberto Danesi al Psa Genova Prà

Photo of Gilberto Danesi in a suit and tie.

Logos: SMET (per sostenibilità logistica partner), #SustainabilityFirst, ASSARMATORI.

Il destino talvolta sa essere davvero beffardo. Gilberto Danesi, per sopraggiunti limiti d'età, il 31 marzo ha concluso la sua esperienza da amministratore delegato del Psa Genova Prà e se n'è andato con il peggior risultato mensile degli ultimi anni presso il suo terminal container. Non per causa sua, come noto, ma per effetto dell'emergenza sanitaria Coronavirus e del suo impatto sull'economia prima cinese e poi italiana. Nel 2019 il Psa Genova Prà ha fatto registrare un nuovo record storico storico, così come i primi due mesi del 2020 erano stati molto positivi.

Oggi in tutti i Comuni arriveranno le mascherine della Protezione Civile

Partirà oggi la distribuzione ai 234 comuni della Liguria di 60 mila mascherine, tra cui un piccola quota, circa 6000, di dispositivi Ffp2. Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' **Autorità di sistema** portuale del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' **Autorità di sistema** portuale del Mar Ligure orientale. «Questi dispositivi provengono in parte dal carico arrivato nei giorni scorsi all'aeroporto di Torino Caselle e stoccato domenica scorsa alla Fiera del Mare di Genova, in parte da forniture del Dipartimento nazionale e, per quanto riguarda le Ffp2, da donazioni - spiega l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone - Il nostro obiettivo è fornire le amministrazioni comunali e gli organici degli enti locali di strumenti per garantire la sicurezza di quelle persone che continuano a lavorare ogni giorno per mandare avanti questa Regione, a partire dalle categorie più esposte come esempio operatori di polizia locale e di Protezione civile, personale addetto al front office e tutti coloro che continuano a garantire i servizi pubblici essenziali ai cittadini». Oltre a questo, tra la giornata di lunedì e ieri, Regione Liguria ha distribuito 80mila mascherine chirurgiche, 32 mila Ffp2 e 1000 camici alle strutture sanitarie regionali: "In questo caso - conclude Giampedrone - si tratta di forniture acquistate direttamente da Regione Liguria».

NON SOLO POLITICA L'ex presidente del centro-sinistra veronese, sgarbiata terra
Polemiche alla Spezia per il rifiuto alla nave
Il caso della Costa Flaminia è stato risolto, ma restano le critiche per il sindaco pronto a vietare l'accesso in rada

UN CAMPER ATTREZZATO PER L'ASSISTENZA DOMICILIARE
Ecco l'ambulatore mobile per il Covid-19 alla Spezia

L'ASSESSORE BENVENUTI DICE SÌ ALLA PROPOSTA CIS E UIL
E la Regione dà l'ok alla chiusura alle 15 dei supermercati la domenica e festivi

DA OGGI LA SANIFICAZIONE DELLA RESIDENZA BARNELLA

IL CENTRO PUBBLICO GIOCHI E COMPAGNIA PER I RACCONTI IN TEMPO DI PESTE con la poesia di Neelima

Città della Spezia

Genova, Voltri

Arrivano 60mila mascherine per i comuni, una su dieci è FFP2

Liguria - Da domani partirà la distribuzione ai 234 comuni della Liguria di 60 mila mascherine, tra cui una piccola quota, circa 6000, di dispositivi Ffp2. Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale** e 3 mila all' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale**. "Questi dispositivi provengono in parte dal carico arrivato nei giorni scorsi all' aeroporto di Torino Caselle e stoccato domenica scorsa alla Fiera del Mare di Genova, in parte da forniture del Dipartimento nazionale e, per quanto riguarda le Ffp2, da donazioni - spiega l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone - Il nostro obiettivo è fornire le amministrazioni comunali e gli organici degli enti locali di strumenti per garantire la sicurezza di quelle persone che continuano a lavorare ogni giorno per mandare avanti questa Regione, a partire dalle categorie più esposte come esempio operatori di polizia locale e di Protezione civile, personale addetto al front office e tutti coloro che continuano a garantire i servizi pubblici essenziali ai cittadini". Oltre a questo, tra la giornata di ieri e quella di oggi, Regione Liguria ha distribuito 80mila mascherine chirurgiche, 32 mila Ffp2 e 1000 camici alle strutture sanitarie regionali: "In questo caso - conclude Giampedrone - si tratta di forniture acquistate direttamente da Regione Liguria. La filiera che siamo riusciti ad attivare per rifornire la sanità di questi dispositivi sta funzionando".



Coronavirus, dal 1 aprile 60mila mascherine ai comuni della Liguria

Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale

Da mercoledì 1 aprile partirà la distribuzione ai 234 comuni della Liguria di 60mila mascherine, tra cui una piccola quota, circa 6000, di dispositivi Ffp2. Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale.

«Questi dispositivi provengono in parte dal carico arrivato nei giorni scorsi all' aeroporto di Torino Caselle e stoccato domenica scorsa alla Fiera del Mare di Genova, in parte da forniture del Dipartimento nazionale e, per quanto riguarda le Ffp2, da donazioni - spiega l' assessore alla Protezione Civile Giacomo Giampedrone - Il nostro obiettivo è fornire le amministrazioni comunali e gli organici degli enti locali di strumenti per garantire la sicurezza di quelle persone che continuano a lavorare ogni giorno per mandare avanti questa Regione, a partire dalle categorie più esposte come esempio operatori di polizia locale e di Protezione civile, personale addetto al front office e tutti coloro che continuano a garantire i servizi pubblici essenziali ai cittadini». 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. Oltre a questo, tra la giornata di ieri e quella di oggi, Regione Liguria ha distribuito 80mila mascherine chirurgiche, 32 mila Ffp2 e 1000 camici alle strutture sanitarie regionali: «In questo caso - conclude Giampedrone - si tratta di forniture acquistate direttamente da Regione Liguria. La filiera che siamo riusciti ad attivare per rifornire la sanità di questi dispositivi sta funzionando». Sostieni GenovaToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di GenovaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19 . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

Coronavirus

Coronavirus, dal 1 aprile 60mila mascherine ai comuni della Liguria

Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale

Mediastato
31 marzo 2020 09:41

APPROFONDIMENTI

- 1 **Coronavirus, l'ospedale di...**
Genova, l'ospedale di...
- 2 **Coronavirus, l'azienda di...**
Genova, l'azienda di...
- 3 **Coronavirus, il centro di...**
Genova, il centro di...
- 4 **Coronavirus, l'azienda di...**
Genova, l'azienda di...

I più letti di oggi

- 1 **Coronavirus, l'azienda di...**
Genova, l'azienda di...
- 2 **Coronavirus, l'azienda di...**
Genova, l'azienda di...
- 3 **Coronavirus, l'azienda di...**
Genova, l'azienda di...
- 4 **Coronavirus, l'azienda di...**
Genova, l'azienda di...

Sostieni GenovaToday

Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di GenovaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti precisi ed affidabili sulla epidemia Covid-19 . Se apprezzi il nostro lavoro, da sempre per te gratuito, e se ci leggi tutti i giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

Cronavirus, da domani 60mila mascherine ai comuni e 13 mila ad autorità portuali

Giampedrone: "Dispositivi per proteggere chi continua a lavorare negli enti locali per i servizi essenziali"

Regione . Da domani partirà la distribuzione ai 234 comuni della Liguria di 60 mila mascherine, tra cui un piccola quota, circa 6000, di dispositivi Ffp2. Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale. "Questi dispositivi provengono in parte dal carico arrivato nei giorni scorsi all' aeroporto di Torino Caselle e stoccato domenica scorsa alla Fiera del Mare di Genova, in parte da forniture del dipartimento nazionale e, per quanto riguarda le Ffp2, da donazioni - spiega l' assessore alla protezione civile Giacomo Giampedrone - Il nostro obiettivo è fornire le amministrazioni comunali e gli organici degli enti locali di strumenti per garantire la sicurezza di quelle persone che continuano a lavorare ogni giorno per mandare avanti questa Regione, a partire dalle categorie più esposte come esempio operatori di polizia locale e di Protezione civile, personale addetto al front office e tutti coloro che continuano a garantire i servizi pubblici essenziali ai cittadini". Oltre a questo, tra la giornata di ieri e quella di oggi, Regione Liguria ha distribuito 80mila mascherine chirurgiche, 32 mila Ffp2 e 1000 camici alle strutture sanitarie regionali: "In questo caso - conclude Giampedrone - si tratta di forniture acquistate direttamente da Regione Liguria. La filiera che siamo riusciti ad attivare per rifornire la sanità di questi dispositivi sta funzionando". Dalla Home Dati Coronavirus, in Liguria rallenta la curva dei nuovi contagi: ma si contano 31 morti in più bollettino Coronavirus, due savonesi deceduti nelle ultime 24 ore ricordo e rispetto Coronavirus, nel savonese un minuto di silenzio e bandiere a mezz' asta in segno di lutto Spotorno "Alberghi chiusi, cibo scarso e polizia con bastoni, ma stiamo bene": il lockdown in India di Samuela e Kevin.



Emergenza Coronavirus: 60 mila mascherine ai Comuni e 13 mila alle autorità portuali

L'assessore Giampedrone: "Dispositivi per proteggere chi continua a lavorare negli enti locali per i servizi essenziali"

Da domani partirà la distribuzione ai 234 comuni della Liguria di 60 mila mascherine, tra cui un piccola quota, circa 6000, di dispositivi Ffp2. Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale. " Questi dispositivi provengono in parte dal carico arrivato nei giorni scorsi all' aeroporto di Torino Caselle e stoccato domenica scorsa alla Fiera del Mare di Genova, in parte da forniture del Dipartimento nazionale e, per quanto riguarda le Ffp2, da donazioni - spiega l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone -. Il nostro obiettivo è fornire le amministrazioni comunali e gli organici degli enti locali di strumenti per garantire la sicurezza di quelle persone che continuano a lavorare ogni giorno per mandare avanti questa Regione, a partire dalle categorie più esposte come esempio operatori di polizia locale e di Protezione civile, personale addetto al front office e tutti coloro che continuano a garantire i servizi pubblici essenziali ai cittadini i". Oltre a questo, tra la giornata di ieri e quella di oggi, Regione Liguria ha distribuito 80mila mascherine chirurgiche, 32 mila Ffp2 e 1000 camici alle strutture sanitarie regionali: " In questo caso - conclude Giampedrone - si tratta di forniture acquistate direttamente da Regione Liguria. La filiera che siamo riusciti ad attivare per rifornire la sanità di questi dispositivi sta funzionando ".



A Genova e Savona crollano più i rotabili (-40%) che i container (-9%) a marzo

Nel primo trimestre dell'anno in corso il sistema portuale di Genova e Savona prevede che il traffico di container imbarcato e sbarcato sulle sue banchine si mantenga al di sopra dei volumi dello stesso periodo nel 2019, nonostante si stimi un calo compreso tra l'8 e il 10% nel solo mese di marzo. Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa Genova Prà pochi giorni fa aveva parlato di volumi in calo del 40% nel terzo mese dell'anno presso il terminal container da lui guidato, ma evidentemente il dato riguardava solo i traffici in importazione. Sempre secondo quanto reso noto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il traffico ro-ro è stato gravemente colpito dall'interruzione delle autostrade del mare tra i Paesi del Mediterraneo e si prevede che nel mese di marzo perderà circa il 40% dei volumi, con un calo del 12/14% nel primo trimestre. La filiera alimentare sta registrando un buon andamento, registrando un aumento delle importazioni di frutta e cereali. Il settore petrolifero ha mostrato una tendenza al ribasso nella prima parte dell'anno (-7/-8%), ma non sembrano essere ancora colpiti dalla crisi dovuta a Covid-19. Sempre secondo quanto reso noto dalla port authority l'attività delle

crociere e dei traghetti sta pagando il pedaggio più pesante per le attuali limitazioni imposte dal Governo per limitare il contagio di Coronavirus: le navi passeggeri sono state fermate durante il mese di marzo, causando un calo del traffico del -60/-80% nel terzo mese dell'anno e del -20/-30% nel primo trimestre. Per quanto concerne poi il lavoro portuale nel bacino portuale genovese, la Culmv sta affrontando un calo del -15/-20% delle chiamate, principalmente a causa del rallentamento dell'attività dei terminal ro-ro e contenitori. Al porto di Savona Vado, invece, il lavoro della Culp mostra un trend stabile rispetto alla prima parte del 2020, grazie al crescente attività del nuovo terminal container Vado Gateway, controbilanciando la perdita di posti di lavoro negli altri terminal general cargo. Per quanto riguarda gli hinterland che alimentano le attività dei due scali liguri, Cerved prevede un calo dell'import/export in particolare in Piemonte (compresa tra -9,8% e -22,8%) a causa della crisi del settore automobilistico, mentre le performance di Lombardia, Veneto ed Emilia sarebbero sostanzialmente allineate tra un -6,7% e un -15,7%.

SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

NAVI PORTI SPEDIZIONI CARRIERI INTERVISTE POLITICA ASSOCIAZIONI PIRE

A Genova e Savona crollano più i rotabili (-40%) che i container (-9%) a marzo

Nel primo trimestre dell'anno in corso il sistema portuale di Genova e Savona prevede che il traffico di container imbarcato e sbarcato sulle sue banchine si mantenga al di sopra dei volumi dello stesso periodo nel 2019, nonostante si stimi un calo compreso tra l'8 e il 10% nel solo mese di marzo. Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa Genova Prà pochi giorni fa aveva parlato di volumi in calo del 40% nel terzo mese dell'anno presso il terminal container da lui guidato, ma evidentemente il dato riguardava solo i traffici in importazione.

Messaggero Marittimo Mensile

Genova, Voltri

Splendid nave ospedale GNV

GENOVA Splendid della compagnia di navigazione Gnv, una nave ospedale, è stata consegnata alla Regione Liguria, a Genova. La Compagnia ha approntato la nave per il sistema sanitario regionale, trasformando la Splendid in una struttura pienamente attrezzata per fornire assistenza ai pazienti affetti da Covid-19 e alle persone, in fase di dimissione ospedaliera, tenute a trascorrere un periodo in strutture controllate prima di rientrare nelle proprie abitazioni. La compagnia del Gruppo Msc ha iniziato a lavorare al progetto insieme al Rina sin dal manifestarsi dell'emergenza, due settimane fa, in stretto coordinamento con il Sistema sanitario regionale e con la Protezione Civile, per definire una soluzione implementabile in brevissimo tempo e in grado di assistere centinaia di potenziali pazienti, aumentando così la capacità ospedaliera della Regione Liguria e, ove necessario, di altre aree del Paese. Al fine di rendere il progetto disponibile al più presto, Gnv ha sostenuto, insieme ad alcuni partner, gli investimenti di trasformazione e di allestimento della nave. Con l'obiettivo di rispondere tempestivamente all'emergenza sanitaria e di consentire, nel frattempo, la valutazione di soluzioni alternative, la nave è stata messa nella disponibilità della Regione Liguria al valore simbolico di 1 euro fino al termine del periodo di emergenza dichiarato dal Governo lo scorso 9 Marzo. La regione potrà quindi impiegarla attivando da subito l'accoglienza dei primi 25 degenti. La consegna della nave è avvenuta nel porto di Genova, alla presenza del Governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, del sindaco di Genova, Marco Bucci, del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini oltre a rappresentanti della compagnia Gnv e Rina. Motonave Splendid è stata attrezzata a tempo record in meno di una settimana per fronteggiare una situazione di emergenza. Per questo è inizialmente in grado di offrire 25 posti letto in cabine singole, anche se è possibile attrezzare in breve tempo ulteriori cabine fino a raggiungere un totale di 400 posti letto. La validazione del progetto è avvenuta in seguito alle verifiche condotte dal Sistema Sanitario Ligure e dalla Protezione Civile, che hanno accertato che la Splendid, a seguito dei lavori di adeguamento, presenta tutte le caratteristiche per svolgere le funzioni richieste. In particolare, oltre alla presenza di un'infermeria con posti letto e strumentazione di primo soccorso, la nave consente l'isolamento delle singole cabine, tutte provviste di bagno privato e configurate ora anche con aerazione esterna totalmente indipendente. Giovanni Toti, presidente Regione Liguria ha detto: Grazie a Gnv per aver messo a disposizione questa nave, allestita a tempo record. È stato un grande lavoro di squadra tra il Gruppo Msc, Gnv e il Rina che hanno predisposto il progetto pilota a livello nazionale e Regione Liguria, con la nostra Protezione civile e la task force sanitaria. Siamo la prima Regione ad aver individuato e attrezzato su tutto il territorio le strutture idonee ad ospitare sia persone in dimissione protetta' dagli ospedali, per un periodo di convalescenza prima di tornare al proprio domicilio, sia persone che devono effettuare la quarantena in totale isolamento. Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo Gnv e Divisione passeggeri Gruppo Msc: Come Gruppo Msc abbiamo sentito il dovere, in questa situazione di emergenza, di muoverci con tempestività e di mettere a disposizione le nostre competenze e le nostre risorse per sviluppare una soluzione che possa rispondere alle esigenze del Paese, e in particolare di Genova e della Liguria, avviando un progetto e accompagnandolo nella sua prima fase di sperimentazione.



NON SOLO POLITICA L' ex presidente del porto: «Mi vergogno, giornata nera»

Polemiche alla Spezia per il rifiuto alla nave

Il caso della Costa Diadema è stato risolto, ma restano le critiche per il sindaco pronto a vietare l' accosto in rada

Non si placa la polemica per il divieto di attracco della Costa Diadema alla Spezia. Un divieto che in realtà neppure è stato necessario, ma è stato anticipato da un lavoro di mediazione e di disponibilità che ha visto protagonisti la Regione Liguria, il governo, la capitaneria di porto, il Comune di Piombino e la stessa compagnia Costa Crociere. Alla fine la nave con alcuni casi sospetti a bordo tra i marittimi, ha fatto scalo nella città toscana e lì è stato possibile offrire tutta l' assistenza sanitaria necessaria al personale. «Una decisione presa anche alla luce dello sforzo già portato avanti dalla Sanità e dalla Protezione civile della Liguria», ha tagliato corto il governatore Giovanni Toti che ha ricordato come la Liguria abbia già accolto altre quattro navi di Costa e Msc. Ma resta il gesto che si era detto pronto a fare il sindaco Pierluigi Peracchini, la firma di un' ordinanza che «chiudesse» il porto spezzino alla nave. Un atto grave, stigmatizzato da molti. Che peraltro riporta in tutta evidenza la situazione paradossale che stanno vivendo gli equipaggi di molte navi da crociera, rifiutate in tutto il mondo nonostante magari a bordo non ci siano casi di pazienti positivi al coronavirus. La regola aurea del «porto sicuro» da garantire a chiunque, una regola spesso citata a sproposito anche in tempi recenti, evidentemente non vale se si tratta di lavoratori o passeggeri a bordo di navi da crociera. Il dovere di salvare vite umane in mare sembra improvvisamente venire meno senza che alcuna procura ipotizzi reati di sequestro di persona per esseri umani che hanno solo la colpa di lavorare a bordo. Un conto è il lavoro di coordinamento per trovare il porto più idoneo, come è stato fatto anche nel caso della Costa Diadema, altro è anche solo ipotizzare di negare l' attracco a una nave. La politica si è scatenata sul punto. Dalla Lega è venuto un duro richiamo all' ipotesi avanzata dal sindaco spezzino, anche facendo riferimento a trattamenti differenti inammissibili rispetto a quelli garantiti per casi di immigrazione clandestina. Presa di posizione che ha trovato un' altrettanta dura replica da «+Europa» e altri partiti di centrosinistra che hanno invocato addirittura la tradizione storica spezzina di città nominata Porta di Sion per il contributo dato nel salvataggio di molti ebrei perseguitati dal nazismo. Al netto delle diatribe politiche, c' è la presa di posizione di chi ritiene inaccettabile la scelta che avrebbe fatto la città per una questione anche di legittimità. «È stata infatti negata ad una nave da crociera di bandiera italiana la possibilità di una sosta operativa in rada (neppure a banchina) per effettuare il rifornimento di carburante (bunker) - tuona Giorgio Bucchioni, già presidente dell' **Autorità portuale** e oggi presidente dell' Associazione agenti marittimi della Spezia, -. Il respingimento della nave Costa Diadema, il cui armatore è uno dei principali operatori sul porto spezzino, contraddice il ruolo stesso di città **portuale**. Ed evita 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 nel gro 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». Sì, perché tra l' altro Costa Crociere, oltre al fondamentale apporto economico che da sempre dà al territorio, ha recentemente anche sostenuto l' attività della sanità ligure e donato importanti forniture



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

La Spezia

di mascherine.

Il governatore Toti interviene a difesa di Peracchini

«Nessuna ordinanza del sindaco per fermare la Costa Diadema»

«La decisione è stata presa di comune accordo tra Governo, Regione e Capitaneria di porto»

GENOVA «La decisione di fare attraccare la nave Costa Diadema a Piombino invece che a Spezia non discende da alcuna ordinanza del sindaco di Spezia, per altro mai firmata. La decisione è stata presa di comune accordo tra Governo, Regione, Capitaneria di porto durante una riunione ed è stata presa sulla base di una equa e solidale divisione dello sforzo di accoglienza tra i vari sistemi sanitari regionali, anche per garantire un' adeguata appropriatezza della cura agli eventuali contagiati tra i membri dell' equipaggio». Lo dice il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti rispondendo a chi afferma che dietro la decisione ci sia il rifiuto di Spezia di accogliere la nave. «La decisione - prosegue Toti - è stata presa anche alla luce dello sforzo già portato avanti dalla Sanità e dalla Protezione civile della Liguria, dal momento che dall' inizio della crisi nei porti della Regione sono state accolte e assistite ben 4 navi delle due principali compagnie con sede nei porti liguri. Per quanto riguarda le attività portuali e marittime Regione Liguria non ha mai adottato nessuna ordinanza restrittiva, tanto è vero che le attività della logistica continuano in tutti gli scali, secondo quanto definito dalle regole nazionali». «Al fine anzi di agevolare questa attività - conclude Toti - Regione Liguria, pur nella ristrettezza dei mezzi a disposizione, sta fornendo, su richiesta, alle Autorità portuali le mascherine ai lavoratori. A differenza di quanto accaduto in altre Regioni, e al fine di garantire anche la futura ripresa della piena operatività degli scali, in Liguria sono anche stati autorizzati tutti i cantieri ritenuti strategici. Regione Liguria inoltre ha già data al Governo piena disponibilità ad accogliere nuove navi da crociera nei propri scali non appena terminato lo sforzo di messa in sicurezza degli equipaggi delle navi oggi presenti in porto».



In corto circuito il marketing politico da social network

Strali di Salvini contro chi... non ha accolto la nave in porto

Il post pubblicato dopo il 'no' del sindaco spezzino incassa il 'like' di un assessore della giunta... Peracchini

di Anna Pucci LA SPEZIA Il dito corre veloce sulla tastiera, quando si tratta di comunicazione social. Tanto più se la necessità è quella dello spot politico sull'onda di un fatto di cronaca di cui poco ancora si sa. Capita, così, che sul caso della Costa Diadema la bordata più pesante, per l'amministrazione comunale spezzina a trazione leghista, sia arrivata dal capo della Lega. «Ai marinai di navi italiane non viene dato subito un porto dove attraccare, per altri invece i porti dovevano essere sempre aperti... Vi siamo vicini ragazzi!». Parole di Matteo Salvini che, alle 20.53 di domenica, condivide su Facebook il video-appello degli ufficiali della nave da crociera, alla quale il sindaco Pierluigi Peracchini ha appena intimato di stare alla larga dal porto della Spezia. E' dal 13 marzo che i 1200 marittimi, alcuni con sintomi di Covid 19 e almeno uno in condizioni gravi, vivono la loro Odissea alla ricerca di un attracco che nessuno dà. Neppure la città che del business delle crociere ha fatto il suo vanto. In serata, la Toscana, con Piombino, concede il porto sicuro. Nel frattempo il marketing politico ha disvelato la propria superficialità. Con corto circuito finale: il 'like', alla bordata salviniana, cliccato da Lorenzo Brogi, assessore leghista nella giunta del sindaco che ha detto 'no' alla Diadema.



Citta della Spezia

La Spezia

"Troiano non parla e Peracchini ammette per la prima volta che la sanità è allo stremo"

L' attacco di Antonella Franciosi: "Da giorni chiediamo risposte, ora arrivano accidentalmente. Sulla Diadema è evidente la perdita di ogni sentimento di umana compassione per le vicende dei marittimi".

La Spezia - "La vicenda della Costa Diadema, 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". L' attacco arriva da Antonella Franciosi, coordinatrice provinciale di Italia Viva: "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". Martedì 31 marzo 2020 alle 10:57:59 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

Costa Diadema, la Lega: "Non accada più". Toti: "Già ospitate quattro navi"

Il governatore ribadisce che la decisione non è stata presa alla Spezia, nonostante le parole pronunciate domenica dal sindaco. Salvini e i parlamentari del Carroccio solidali con l'equipaggio.

La Spezia - Sta assumendo i contorni del pasticcio politico la vicenda che riguarda il respingimento di Costa Diadema dalle coste liguri. Da una parte ci sono il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, con l'annuncio di una ordinanza mai arrivata (leggi qui), e il presidente della Regione, Giovanni Toti, che quell'ordinanza l'ha bloccata appena in tempo, essendo seduto al tavolo tecnico col quale le Capitanerie di porto e il ministero dei Trasporti cercavano di arrivare a una soluzione per la nave italiana che da una settimana vagava per il Mar Tirreno in attesa di uno scalo che la accogliesse. Dall'altra parte si collocano tutte le forze del centrosinistra cittadino, ma anche esponenti della comunità portuale e i due parlamentari leghisti, la senatrice Stefania Pucciarelli e il deputato Lorenzo Viviani. Uno scontro interno alla maggioranza cittadina e regionale che nasce anche in seguito alle esternazioni social del leader della Lega, Matteo Salvini, che domenica sera ha postato il videocomunicato dell'equipaggio di Costa Diadema accompagnato da queste parole: "Ai marinai di navi italiane non viene dato subito un porto dove attraccare, per altri invece i porti dovevano essere sempre aperti... Vi siamo vicini ragazzi!". Un messaggio critico certamente rivolto al governo in carica, ma che - nemmeno tanto di striscio - finisce per colpire anche l'alleato ligure Toti e chi ne ha assecondato le decisioni. E le parole di Pucciarelli e Viviani non alleggeriscono certo la situazione: "La vicenda della Costa Diadema non deve mai più ripetersi. Capiamo le motivazioni alla base della decisione presa dal sindaco Peracchini sulla scorta di una situazione della sanità ligure e spezzina messe a durissima prova, ormai da settimane, ma il respingimento di una nave passeggeri, per di più che batte bandiera italiana, col proprio equipaggio è una extrema ratio a cui non si dovrebbe mai arrivare". I due parlamentari proseguono poi con argomenti che spostano le responsabilità della situazione che si è venuta a creare verso Roma e verso il governo, al quale viene chiesto il potenziamento della sanità marittima: "Chi parla di un ritorno alla normalità e della riapertura delle imprese dovrebbe fare una profonda riflessione sulla pianificazione di una strategia, a medio e a lungo termine, sulle misure da intraprendere perché le attività economiche, soprattutto quelle vitali come quelle marittime, possano riprendere in sicurezza. Occorre programmare una strategia a medio e lungo termine anche per il settore marittimo, strategico per la città della Spezia e per la Liguria, perché operatori e compagnie del settore possano essere messe in condizioni di lavorare senza trovarsi brutte sorprese all'arrivo nei nostri porti, ma con la sicurezza di avere tutte le garanzie in termine di approdo e assistenza sanitaria per equipaggio e passeggeri. Come chiede da tempo la Lega, va subito potenziata la sanità marittima in tutti gli scali e il personale sanitario per le visite ai marittimi oltre che per il controllo delle merci. Il mancato attracco, per altro, probabilmente poteva essere evitato con un'implementazione del personale sanitario marittimo dal momento che La Spezia ospita già in rada da qualche giorno la Costa Pacifica. Aspettiamo un intervento deciso da parte del ministero dei Trasporti, che valuti anche le proposte della Lega, perché venga garantita funzionalità agli scali, prevedendo misure mirate a un'emergenza coronavirus che non durerà settimane, ma mesi". "La decisione di fare attraccare la nave Costa Diadema a Piombino invece che a Spezia non discende da alcuna ordinanza del sindaco di Spezia, per altro mai firmata". Ritorna oggi sull'argomento anche lo stesso Toti, nonostante avesse già espresso la sua posizione nel corso dell'



intervista in videoconferenza che si è svolta ieri con i direttori delle testate online della Liguria ([leggi qui](#)). E ancora una volta il governatore deve smentire la firma dell' ordinanza



Citta della Spezia

La Spezia

annunciata domenica da Peracchini. "La decisione è stata presa di comune accordo tra Governo, Regione e Capitaneria di **porto** durante una riunione ed è stata presa sulla base di una equa e solidale divisione dello sforzo di accoglienza tra i vari sistemi sanitari regionali, anche per garantire un' adeguata appropriatezza della cura agli eventuali contagiati tra i membri dell' equipaggio. La decisione - prosegue Toti - è stata presa anche alla luce dello sforzo già portato avanti dalla sanità e dalla Protezione civile della Liguria, dal momento che dall' inizio della crisi nei porti della Regione sono state accolte e assistite ben 4 navi delle due principali compagnie con sede nei porti Liguri. Per quanto riguarda le attività portuali e marittime Regione Liguria non ha mai adottato nessuna ordinanza restrittiva, tanto è vero che le attività della logistica continuano in tutti gli scali, secondo quanto definito dalle regole nazionali. Al fine anzi di agevolare questa attività Regione Liguria, pur nella ristrettezza dei mezzi a disposizione, sta fornendo, su richiesta, alle Autorità portuali le mascherine ai lavoratori. A differenza di quanto accaduto in altre Regioni, e al fine di garantire anche la futura ripresa della piena operatività degli scali, in Liguria sono anche stati autorizzati tutti i cantieri ritenuti strategici. Regione Liguria inoltre ha già dato al governo piena disponibilità ad accogliere nuove navi da crociera nei propri scali non appena terminato lo sforzo di messa in sicurezza degli equipaggi delle navi oggi presenti in **porto**". Martedì 31 marzo 2020 alle 16:42:32 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Costa Pacifica è a La Spezia con solo i membri d' equipaggio

GENOVA Costa Crociere ha riferito che Costa Pacifica è arrivata sabato nel **porto** della Spezia. Sulla nave, che ha completato lo sbarco dei passeggeri rimasti presso il **porto** di **Civitavecchia** di concerto con le autorità locali, restavano solo i 900 membri dell'equipaggio, parte dei quali in attesa del rimpatrio attraverso voli speciali o trasferimenti organizzati da Costa Crociere in coordinamento con le autorità nazionali e internazionali. La situazione sanitaria a bordo della nave non presenta alcuna criticità ed è monitorata costantemente. Ai membri dell'equipaggio, in base alle disposizioni emesse dal Governo italiano, sarà richiesto di restare a bordo della nave e lo sbarco sarà consentito solo per il rimpatrio per il ritorno a casa appena sarà possibile. Costa Crociere desidera fin d'ora ringraziare tutte le autorità locali di La Spezia che si sono dimostrate ancora una volta disponibili ad accogliere la nave offrendo la possibilità di ormeggio. Costa Crociere si è prodigata nei giorni scorsi per il rimpatrio di oltre 25.000 ospiti e parte dei suoi equipaggi con un grande sforzo organizzativo che sta continuando senza sosta anche in queste ore con l'obiettivo di riportare in sicurezza a destinazione finale gli ultimi ospiti e i membri dell'equipaggio, muovendosi in un contesto internazionale estremamente complesso a causa delle restrizioni allo spostamento delle persone adottate da molti paesi e alle limitazioni nei voli aerei fortemente ridotti. La Compagnia ha annunciato il prolungamento della sospensione delle proprie crociere fino al 30 aprile.



Avvisatore Marittimo

La Spezia

La Spezia Container Terminal: CIG per i 343 dipendenti

È stato siglato sabato l'accordo tra Lscit La Spezia Container Terminal e Cgil, Cisl e Uil per la cassa integrazione ordinaria di 343 dipendenti del terminal spezzino, di cui 228 operai e 115 tra impiegati e quadri. La misura, in vigore da lunedì 23 marzo, garantirà l'operatività del terminal portuale ligure che ha visto negli ultimi tempi il rallentamento dei traffici a causa dell'emergenza coronavirus. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale rende noto che saranno adottati criteri di rotazione per nove settimane, anche non continuative. La settimana scorsa i lavoratori avevano scioperato per chiedere misure di tutela a fronte del rischio contagio sui luoghi di lavoro.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 27 - 1-4-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Maneri, un treno

Traghetti incassano

Cassero ai porti

La Spezia Container Terminal: CIG per i 343 dipendenti

GRIMALDI GROUP Short Sea Services

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

risparmiando la nuova
cassa integrazione ordinaria
risparmi fino al 50 %
rispetto ai costi
del trasporto stradale.

www.grimaldi.com • +39 061 462 777 • cargo@grimaldi.com • http://cargo.grimaldi.com

mascherine

Via alla distribuzione per i Comuni

Da oggi partirà la distribuzione ai 234 comuni della Liguria di 60mila mascherine, tra cui un piccola quota, circa 6000, di dispositivi FFP2. Oltre a queste, 10mila mascherine andranno all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e 3 mila all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure orientale. Questi dispositivi provengono in parte dal carico arrivato nei giorni scorsi all' aeroporto di Torino Caselle e stoccato domenica scorsa alla Fiera del Mare di Genova, in parte da forniture del Dipartimento nazionale.

Voucher o pacchi alimentari
«Bisogna fare presto e bene»
Ecco le linee guida di Anco Toscana alle amministrazioni comunali. Il direttore Ghisri: «Non dobbiamo lasciare nessuno solo senza la spesa»

Telefoni presi d'assalto, a regime in pochi giorni
Il sindaco di Rieti Figlioli: «La linea generale è quella di privilegiare le richieste dei nuclei bisognosi»

Voucher o pacchi alimentari: Bisogna fare presto e bene
Anco Toscana, l'associazione di amministratori comunali, ha fornito linee guida alle amministrazioni comunali per la distribuzione dei voucher e dei pacchi alimentari. Il direttore Ghisri ha sottolineato l'importanza di non lasciare nessuno solo senza la spesa.

Telefoni presi d'assalto, a regime in pochi giorni
I telefoni per richiedere i pacchi alimentari sono stati presi d'assalto in pochi giorni. Il sindaco di Rieti Figlioli ha spiegato che la linea generale è quella di privilegiare le richieste dei nuclei bisognosi.



Messaggero Marittimo

La Spezia

Gli operatori spezzini hanno deciso di unire le forze possono stoccare per i clienti mezzo milione di teu

LA SPEZIA Porto della Spezia, un'offerta di sistema. Questa la proposta integrata lanciata dagli operatori e presentata attraverso un comunicato congiunto. Il testo della proposta è stato redatto congiuntamente dall' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale e dalle associazioni che rappresentano terminalisti, spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi e raccomandatori dello scalo spezzino. Una capacità per oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività non essenziali'. Il sistema della portualità del Nord Tirreno si legge nella nota dovrà affrontare dal 26 Marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro infatti le settimane che trascorrono dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite non essenziali' dal decreto del Governo italiano emesso il

22 Marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società Sistema Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito Iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal. La proposta integrata degli operatori inoltre, ricorda che Il porto della Spezia riceve settimanalmente tre navi di capacità superiore ai 14.000 teu operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'Estremo Oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della Repubblica popolare cinese. I clienti del porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L'AdSp plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra. Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato ha dichiarato la presidente Carla Roncallo mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che

Gli operatori spezzini hanno deciso di unire le forze possono stoccare per i clienti mezzo milione di teu

LA SPEZIA - Porto della Spezia, un'offerta di sistema. Questa la proposta integrata lanciata dagli operatori e presentata attraverso un comunicato congiunto. Il testo della proposta è stato redatto congiuntamente dall' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale e dalle associazioni che rappresentano terminalisti, spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi e raccomandatori dello scalo spezzino. Una capacità per oltre mezzo milione di teu a servizio delle aziende del nord Italia che dovranno gestire, nelle prossime settimane, flussi in importazione destinati alle attività non essenziali'. Il sistema della portualità del Nord Tirreno si legge nella nota dovrà affrontare dal 26 Marzo per almeno due settimane, la gestione di carichi in arrivo destinati a filiere non in grado di ricevere la merce precedentemente ordinata e già in viaggio. Sono circa quattro infatti le settimane che trascorrono dal carico in un porto asiatico allo sbarco nei porti del Nord Tirreno ed è evidente che i porti dovranno gestire una importante quantità di merce in stoccaggio fino a che non saranno riaperte le filiere industriali definite non essenziali' dal decreto del Governo italiano emesso il 22 Marzo scorso che ne impone il blocco momentaneo. Il tutto evitando ai ricevitori onerosi costi di stoccaggio in porto e rischi di congestione nelle attività terminalistiche e di trasporto. Per questo motivo, la comunità degli operatori del porto della Spezia, organizzati nella società Sistema Porto (partecipata dalle Associazioni di Spedizionieri, Agenti Marittimi, Doganalisti e Confindustria La Spezia), Gruppo Tarros e Gruppo Contship Italia hanno deciso di unire le forze per offrire una serie di soluzioni che fanno leva su oltre mezzo milione di teu di capacità di stoccaggio disponibile localmente (in un raggio di 15 km dal porto di La Spezia) e nei centri intermodali di Melzo (Milano), Dinazzano (Reggio Emilia) e Padova. Per i ricevitori saranno disponibili soluzioni a corto raggio presso l'Interporto di Santo Stefano Magra/La Spezia che includono lo sdoganamento, il deposito in temporanea custodia, il deposito Iva e l'eventuale servizio di svuotamento per carichi pallettizzati e non con attività che saranno svolte grazie all'organizzazione sinergica e funzionale degli spazi e dei magazzini coperti gestiti dagli spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia. A queste si affiancano soluzioni integrate intermodali a medio raggio per il trasporto dei container nei centri intermodali su cui operano le aziende del gruppo Contship a cui fa capo il La Spezia Container Terminal. La proposta integrata degli operatori inoltre, ricorda che Il porto della Spezia riceve settimanalmente tre navi di capacità superiore ai 14.000 teu operate dalle alleanze 2M, The Alliance e Ocean Alliance provenienti dall'Estremo Oriente dove le attività produttive, seppur a rilento, iniziano a recuperare il back log di ordini generato durante il blocco imposto a Gennaio e Febbraio dal Governo della Repubblica popolare cinese. I clienti del porto della Spezia avranno dunque un nuovo servizio a disposizione per fronteggiare l'attuale criticità, con la possibilità di richiedere agli abituali fornitori più soluzioni di stoccaggio e servizi diretti alla merce, compatibili alle attuali esigenze del mercato. L'AdSp plaude ad una iniziativa di forte coesione per fornire alle attività economiche del Nord e Centro Italia soluzioni che minimizzino gli impatti economici che andrebbero a sommarsi ai sacrifici che già dovranno essere affrontati a causa del rallentamento della produzione e degli ordini. Effetti che ormai molti analisti stimano avranno un impatto a doppia cifra. Il porto di La Spezia dimostra ancora una volta la sua compattezza nei confronti del mercato ha dichiarato la presidente Carla Roncallo mettendosi al servizio dei clienti per individuare soluzioni a breve e medio termine che

GLENHALLEN SHIPPING LTD Malta
Partenze regolari ogni 20 giorni da:
Sogamoso, Manzanillo, Chetumal, Salsipueda
Il servizio è riservato ai clienti che, partendo da ogni porto, partono per il porto di Spezia.
Partenze ogni 20 giorni.
RoRo "IVAN"
per Khams, Misurato
Per informazioni e quote:
Stefano Lorenzini - Tel. +39059776899
Paola Di Stefano - Tel. +39059776899
E-mail: gsh@glshipping.com

SIGILLI DI SICUREZZA
visita il nostro sito:
www.sigillidisicurezzaonline.it
Sigilli - Buste - Borse - Nastri - Etichetta - Prodotti RFID and more...

possano garantire un minore impatto finanziario e mantengano l'operatività del porto.



Aumentano i viaggi per approvvigionare Cagliari

L'impegno di Grendi nell'intensificare le rotte per aiutare la Sardegna

CARRARA Un ponte ininterrotto tra Marina e la Sardegna grazie a un servizio più flessibile per venire incontro alle esigenze di aziende e cittadini in un momento di emergenza sanitaria. E' quello che è pronto a mettere in campo il gruppo Grendi per garantire l'approvvigionamento di merci per la Sardegna. Un'operazione nella quale il **porto** di Marina avrà un ruolo cruciale con la compagnia che si dice disponibile ad aumentare il numero delle linee o delle partenze delle sue navi. «In una situazione di emergenza, come quella indotta dalla pandemia del Covid-19, tutti devono fare la loro parte - spiega l'amministratore delegato di Grendi Antonio Musso (nella foto) -. Il nostro gruppo che da anni assicura servizi di collegamento per ogni genere di merce e di mezzo di trasporto da e per la Sardegna, farà la sua parte per assicurare la continuità degli approvvigionamenti, ora più che mai necessari. Se poi all'emergenza sanitaria si aggiungono anche le difficoltà derivanti dall'interruzione dei collegamenti da parte della compagnia navale che svolge in convenzione con lo Stato il servizio di continuità territoriale con la Sardegna la chiamata alla responsabilità è inappellabile». «Le partenze da Marina - fanno sapere dalla compagnia - questa settimana sono quattro e tutte per Cagliari, ma possiamo implementarle perché la forza degli operatori privati, che lavorano con propri terminal e proprie navi, è proprio quella di potersi muovere secondo le necessità del momento e con una notevole velocità di reazione. Inoltre da febbraio abbiamo potenziato il nostro servizio sull'isola con una nuova nave e una nuova rotta per il Nord Sardegna dove scendiamo a **Porto Torres** due volte la settimana quando siamo a regime. Le partenze per Cagliari sono invece in programma 4 o 5 volte la settimana».

12

Primo Piano

L'emergenza Covid-19

Un esercito di 200 volontari

Gli uomini della Polizia assistono, Oristano integra la Fondazione mauro che ha donato due ambulanze

L'intervento: «Una gestione abile del nostro ospedale»

CARRARA

Una gestione abile e un servizio efficiente. Sono le parole che Antonio Musso, amministratore delegato del gruppo Grendi, ha usato per descrivere l'attività della compagnia navale di Marina di Carrara in un momento di emergenza sanitaria. Musso ha sottolineato che il gruppo Grendi è pronto a mettere in campo un servizio più flessibile per venire incontro alle esigenze di aziende e cittadini in un momento di emergenza sanitaria. E' quello che è pronto a mettere in campo il gruppo Grendi per garantire l'approvvigionamento di merci per la Sardegna. Un'operazione nella quale il porto di Marina avrà un ruolo cruciale con la compagnia che si dice disponibile ad aumentare il numero delle linee o delle partenze delle sue navi. «In una situazione di emergenza, come quella indotta dalla pandemia del Covid-19, tutti devono fare la loro parte - spiega l'amministratore delegato di Grendi Antonio Musso (nella foto) -. Il nostro gruppo che da anni assicura servizi di collegamento per ogni genere di merce e di mezzo di trasporto da e per la Sardegna, farà la sua parte per assicurare la continuità degli approvvigionamenti, ora più che mai necessari. Se poi all'emergenza sanitaria si aggiungono anche le difficoltà derivanti dall'interruzione dei collegamenti da parte della compagnia navale che svolge in convenzione con lo Stato il servizio di continuità territoriale con la Sardegna la chiamata alla responsabilità è inappellabile». «Le partenze da Marina - fanno sapere dalla compagnia - questa settimana sono quattro e tutte per Cagliari, ma possiamo implementarle perché la forza degli operatori privati, che lavorano con propri terminal e proprie navi, è proprio quella di potersi muovere secondo le necessità del momento e con una notevole velocità di reazione. Inoltre da febbraio abbiamo potenziato il nostro servizio sull'isola con una nuova nave e una nuova rotta per il Nord Sardegna dove scendiamo a Porto Torres due volte la settimana quando siamo a regime. Le partenze per Cagliari sono invece in programma 4 o 5 volte la settimana».

La continuità del viaggio per i sanitari e i medici del nostro Noa

MARCA CARRARA

Il gruppo Grendi ha assicurato la continuità del servizio di collegamento per ogni genere di merce e di mezzo di trasporto da e per la Sardegna, farà la sua parte per assicurare la continuità degli approvvigionamenti, ora più che mai necessari. Se poi all'emergenza sanitaria si aggiungono anche le difficoltà derivanti dall'interruzione dei collegamenti da parte della compagnia navale che svolge in convenzione con lo Stato il servizio di continuità territoriale con la Sardegna la chiamata alla responsabilità è inappellabile». «Le partenze da Marina - fanno sapere dalla compagnia - questa settimana sono quattro e tutte per Cagliari, ma possiamo implementarle perché la forza degli operatori privati, che lavorano con propri terminal e proprie navi, è proprio quella di potersi muovere secondo le necessità del momento e con una notevole velocità di reazione. Inoltre da febbraio abbiamo potenziato il nostro servizio sull'isola con una nuova nave e una nuova rotta per il Nord Sardegna dove scendiamo a Porto Torres due volte la settimana quando siamo a regime. Le partenze per Cagliari sono invece in programma 4 o 5 volte la settimana».



Il Tirreno

Livorno

economia del mare

Porto: spariti i turisti, le merci per ora no Il rebus degli spazi da riorganizzare

Il sindaco convoca Authority e Camera di Commercio. Occhio agli ingorghi dei carichi "parcheeggiati" nei terminal

Mauro Zucchelli / LIVORNO È l'unico pezzo di mondo in cui altro che distanziamento non c'è: questa rivoluzione degli spazi che ci allontana gli uni dagli altri è segnata, sui piazzali tutt' attorno al **porto**, da un affollarsi fittissimo di auto nuove sbarcate sulle banchine livornesi ma da recapitate a destinazione fra un po'. Parliamo delle auto nuove perché sono sotto gli occhi di tutti: all' estrema periferia nord della nostra città, dall' alto di Ponte Genova si vedono auto a perdita d' occhio. Idem negli altri centri di stoccaggio: compreso Il Faldo, l' autoporto che poco fuori Vicarello si estende su 64 ettari e può ospitare 25mila vetture. «A dire il vero, seppur ai minimi termini qualcosina continua a essere ritirato dai clienti ma - afferma Marco Dalli, numero uno della Cilp, la società fifty-fifty fra portuali e Neri-Negri - noi ci siamo organizzati per garantire la possibilità di accogliere auto fino a tutto il mese di aprile». Gettando lo sguardo un po' più in là, ecco che Cilp ha fatto istanza perché si pensi per le merci a forme di utilizzo transitorio degli spazi ora vuoti delle banchine passeggeri, visto che le crociere sono a zero e sono rimasti in giro pochissimi traghetti. E sul fronte dei container, c' è il rischio di congestione? Dal grande polo manifatturiero dell' Asia più lontana sono di giorno in giorno giunte sulle nostre banchine merci che poi rimangono "parcheeggiate" lì. Il rischio c' è ed è reale se si blocca davvero l' inoltro della merce, però per adesso non si è verificato. Comunque, a differenza delle auto, i container hanno uno stoccaggio più flessibile: possono essere messi l' uno sull' altro, come dice un operatore (e oltretutto i tempi di giacenza tendono a diminuire). La buona notizia è semmai che almeno per ora non si è registrato il temuto crollo dell' import-export, come confermano tanto dal quartier generale Tdt che dal terminal Lorenzini: per Tdt marzo si chiuderà a quota 43mila teu, grossomodo in linea con i dati standard (anche se sale al 45% il "transhipment", cioè il traffico contenitori che utilizza il terminal per il trasbordo da una nave all' altra). Niente rallentamenti e numeri positivi anche per Lorenzini. Per ora. Dipende anche dal fatto che Livorno è tradizionalmente un **porto** assai meno legato alla Cina di quanto siano Genova e La Spezia (dove il tonfo è nell' ordine del 30-40% perché si risente dello stop totale delle fabbriche cinesi nel mese di febbraio). Dunque, il rebus è cosa accadrà qui da noi adesso: a parte i traffici passeggeri praticamente azzerati, - come racconta uno degli operatori interpellati - il calo, se arriva, arriverà ora: a dieci giorni dalla chiusura delle fabbriche italiane. Tradotto: impossibile fare previsioni, si naviga a vista giorno dopo giorno. Ci si barcamena fra l' idea che non ci sia un brusco stop dei traffici merci e il fatto che non mancano le cancellazioni da parte di qualche operatore. La prossima è la "settimana di passione" non solo per il calendario liturgico: lo è per l' andamento dell' epidemia, lo è anche per i traffici merci in **porto**. Ci sono anche tipologie di merce che hanno visto un incremento di richieste: ad esempio, la fornitura di cellulosa per le cartiere, spiega ancora Dalli. Del resto, la paura del coronavirus ha causato una impennata delle operazioni di pulizia (mani, oggetti, maniglie, scrivania, ecc.): logico che il pannello sia diventato un bene-rifugio...

Indicatore	Valore
Importazioni	1.200
Esportazioni	1.150
Transhipment	1.300
Contenitori totali	3.650
Traghetti	10
Crociere	0
Auto sbarcate	15.000
Auto in magazzino	20.000

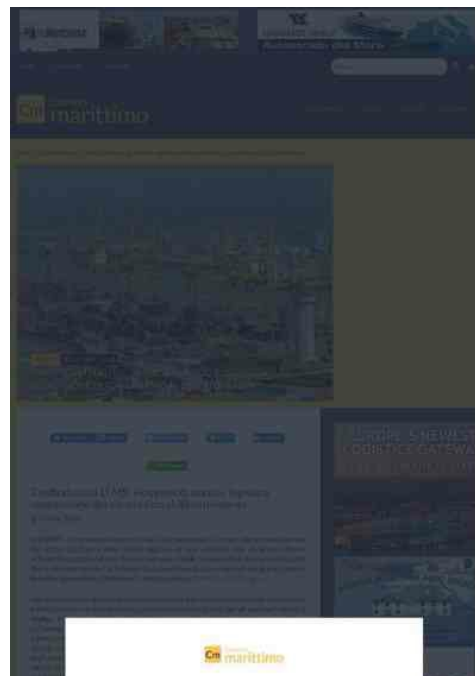
Il Tirreno

Livorno

Nel frattempo oggi è in agenda il faccia a faccia al quale il sindaco Luca Salvetti e l' assessora Barbara Bonciani hanno convocato il presidente dell' Authority Stefano Corsini e quello della Camera di Commercio Riccardo Breda. Era nata come preoccupazione per la situazione della Porto 2000 e l' indotto crociere, è diventato un blitz di Palazzo Civico nel campo dell' altro Palazzo del potere cittadino. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Confindustria LI MS: «Imprese di porto e logistica sospensione dei canoni fino al 30 settembre»

LIVORNO - Confindustria Livorno e Massa Carrara scende in campo a fianco delle imprese del settore portuale e della catena logistica ad esso connessa, con un appello diretto all' Autorità portuale dell' Alto Tirreno, nel quale chiede la sospensione dei canoni demaniali fino al 30 settembre per le imprese . Un provvedimento già annunciato nei giorni scorsi, di prossima applicazione, dall' Authority adriatica dei porti di Venezia e Chioggia . «Le molteplici conseguenze dell' emergenza creata dalla pandemia non hanno risparmiato i traffici portuali e la catena logistica nel suo complesso. L' onere per gli operatori, infatti, è duplice, in quanto oltre i costi delle doverose misure di sicurezza, devono arginare un' ingente contrazione delle ordinazioni e dei traffici» queste le parole di Confindustria Livorno e Massa Carrara contenute in una nota diffusa oggi. «In tale scenario, la cui durata - purtroppo - non è ad oggi stimabile, occorre che il sistema degli operatori portuali e di tutti i servizi collegati, siano supportati con urgenti e concrete misure compensative. In tal senso, i provvedimenti adottati da alcune Autorità di Sistema Portuale del versante adriatico rappresentano senza dubbio un modello da replicare anche sul versante tirrenico. Tali provvedimenti, che prevedono la sospensione dei canoni demaniali fino al 30 settembre , costituiscono un supporto non trascurabile per i costi aziendali, riconoscendo tra l' altro il valore sociale della continuità dei servizi portuali per la collettività. Si tratta di un ulteriore sostegno che, seppure indirettamente, viene fornito dai provvedimenti governativi del " Cura Italia"» «Per questi motivi» - si conclude pertanto nella nota - «abbiamo richiesto alla p residenza della nostra Autorità di Sistema Portuale , in analogia a quanto già fatto da altre AdSP, di adottare gli stessi provvedimenti in modo da mantenere l' equilibrio nella concorrenza tra gli scali. L' emergenza in quanto tale richiede, infatti, interventi concreti e soprattutto solleciti per supportare in maniera adeguata la funzionalità del sistema portuale in tutte le sue articolazioni cosicché, superata l' emergenza, la fase di ripresa possa trovare le aziende industriali e portuali del nostro territorio in grado di riprendere a pieni giri la produttività».



Traffici portuali e logistica in grande affanno

Confindustria Li-Ms chiede sospensione canoni demaniali

Elena Pozzoli

LIVORNO Traffici portuali e catena logistica non sono stati risparmiati dalle molteplici conseguenze dell'emergenza creata dalla pandemia. In un documento rilasciato da Confindustria Livorno Massa Carrara si legge che l'onere per gli operatori, è duplice, in quanto oltre i costi delle doverose misure di sicurezza, devono arginare un'ingente contrazione delle ordinazioni e dei traffici. In tale scenario, la cui durata purtroppo non è ad oggi stimabile, occorre che il sistema degli operatori portuali e di tutti i servizi collegati, siano supportati con urgenti e concrete misure compensative. In tal senso, continua la nota, i provvedimenti adottati da alcune Autorità di Sistema portuale del versante adriatico rappresentano senza dubbio un modello da replicare anche sul versante tirrenico. Tali provvedimenti, che prevedono la sospensione dei canoni demaniali fino al 30 Settembre, costituiscono un supporto non trascurabile per i costi aziendali, riconoscendo tra l'altro il valore sociale della continuità dei servizi portuali per la collettività. Si tratta di un ulteriore sostegno che, seppure indirettamente, viene fornito dai provvedimenti governativi del Cura Italia. Per questi motivi abbiamo richiesto alla Presidenza della nostra Autorità di Sistema portuale, in analogia a quanto già fatto da altre **AdSp**, di adottare gli stessi provvedimenti in modo da mantenere l'equilibrio nella concorrenza tra gli scali. L'emergenza in quanto tale, conclude la nota, richiede, interventi concreti e soprattutto solleciti per supportare in maniera adeguata la funzionalità del sistema portuale in tutte le sue articolazioni cosicché, superata l'emergenza, la fase di ripresa possa trovare le aziende industriali e portuali del nostro territorio in grado di riprendere a pieni giri la produttività.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI RE' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main article title 'Traffici portuali e logistica in grande affanno' is prominently displayed. The article is attributed to 'Confindustria Li-Ms chiede sospensioni canoni demaniali' and is dated '17 marzo 2020'. A small image of a port facility is visible on the left side of the article. On the right side, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of other articles under the heading 'ULTIME POPOLARI VIDEO'. The bottom of the page shows a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with a link to 'Giuseppe Danesi lascia la carica in Pao Italia'.

Revisione biennale delle tariffe di rimorchio a Livorno gli accosti non subiranno alcun aggravio extratariffario

LIVORNO 2024!?. Sembrerebbe essere questa la data in cui Livorno potrà contare sulla darsena Europa, l'ultima delle decine già indicate in passato. Ad assicurarlo è stato il presidente dell'AdSp labronica, Stefano Corsini, in margine ad una importante conferenza stampa convocata dal direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Tarzia, per presentare l'ordinanza 20/2020 riguardante la revisione biennale delle tariffe di rimorchio, un tema a cui l'ufficiale, da sempre, è particolarmente sensibile. La portata dell'incontro, sottolineata anche dalla numerosa presenza di rappresentanti delle varie componenti dell'universo marittimo e portuale, Confindustria compresa, è stata posta in rilievo dallo stesso ammiraglio Tarzia, che, nello spiegare le varie componenti e le diverse ragioni che portano alla formulazione della tariffa finale, ha ricordato come, grazie alla determinante collaborazione del concessionario del servizio, nella precedente ordinanza sulla materia risalente al 2018, si erano già fatti considerevoli passi avanti, giungendo fino alla rimozione di oneri accessori di sapore anacronistico che ancora gravavano sui costi. «Un esempio mirabile di sintesi fra pubblico e privato», ha detto, in buona sostanza il direttore marittimo, «che ha permesso di conseguire un positivo equilibrio fra i costi del servizio e il giusto utile per chi lo dispensa, un equilibrio che, proprio grazie alla revisione biennale, consente ridurre le tariffe o di integrarle, quando necessario». Si tratta di un sistema che, negli ultimi anni, ha permesso di rivedere le tariffe verso quotazioni più basse, in alcuni casi addirittura di oltre il 40%, ma la vera rivoluzione è consistita nel sopprimere le maggiorazioni una volta previste per le attività svolte nei giorni di Sabato, un risultato che pone il porto di Livorno all'avanguardia non solo in Italia e che, per il fatto stesso di essere definitivo, è stato da Tarzia orgogliosamente definito storico. «D'ora in avanti ha detto l'ammiraglio gli oltre 15 mila accosti e portenze che interessano lo scalo livornese non subiranno alcun aggravio extratariffario», poi, per esemplificare plasticamente la portata dell'ordinanza 20/2020, ha rilevato che, in media, una portacontentori, rispetto a due anni fa, pagherà il servizio di rimorchio circa un 40% in meno, idem per le navi da crociera, il cui risparmio potrà toccare il 42% e lo stesso varrà per le navi commerciali di diversa specie e natura. Insomma, dalla mezzanotte di Sabato 29 Febbraio, le tariffe per il servizio di rimorchio nel porto di Livorno saranno formate solo da costi ordinari, senza alcuna maggiorazione imposta a qualsiasi titolo il che, considerando che sono in corso contatti per addivenire a riduzioni analoghe anche sui costi degli altri servizi (pilotaggio, ormeggio etc), incrementerà sensibilmente la competitività di Livorno in attesa dell'agognata (e, per adesso, chimerica) piattaforma Europa. Anche il dottor Piero Neri, seduto a fianco del direttore marittimo nella sua qualità di concessionario del servizio, ha inteso porre in evidenza il clima di positiva collaborazione instauratosi con l'Autorità marittima, i cui evidenti risultati sono stati raggiunti attraverso un drastico rinnovamento della flotta rimorchiatori, frutto di cospicui investimenti che si sono riverberati anche sulla sicurezza delle navi, degli equipaggi e degli utenti del porto in generale. «Oggi ha spiegato Neri dove una volta occorrevano tre o quattro mezzi, ne bastano due, con evidente ricaduta sui tempi di lavoro e, sopra tutto, sui costi per l'utenza», poi, nel rimarcare l'alto livello di professionalità del personale CP e delle altre categorie tecnico nautiche, ha annunciato la prossima presentazione ufficiale di due nuovissimi rimorchiatori aventi caratteristiche che possono tranquillamente definirsi uniche al mondo. Infine, togliendosi un sassolino dalla scarpa Neri si è soffermato su i tempi

non lontani in cui veniva additato come colui che frenava la crescita dello scalo livornese. Per tornare al pronostico del presidente Corsini sulla realizzazione della piattaforma Europa, merita accennare anche al travagliatissimo



Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

iter del famigerato microtunnel (l'intervento sulle tubazioni Eni che attraversano sul fondo il canale industriale) che, stando allo stesso presidente Autorità di Sistema portuale, non sarà pronto prima di due anni. Sempre che non ci siano inciampi, naturalmente.

Messaggero Marittimo Mensile

Livorno

Livorno da record nel traffico ro-ro e dei traghetti movimentate 45 milioni di tonnellate di merci (+2%)

LIVORNO Il 2019 si è chiuso positivamente per i porti dell'Alto Tirreno che hanno complessivamente movimentato 44.973.226 tonnellate di merce, chiudendo l'anno con un + 2%, stabilendo il terzo anno consecutivo di crescita. Segni più davanti a quasi tutti i principali indicatori di traffico, secondo i dati pubblicati dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il risultato è stato ottenuto soprattutto grazie alla prestazione da record fatta registrare dallo scalo labronico, che ha superato il primato dell'anno precedente movimentando 36.715.346 tonnellate di merce (+ 0,4%). Bene anche il porto di Piombino, dalle cui banchine sono transitate in tutto 5.466.146 tonnellate di prodotti (+ 14,8%), mentre i porti elbani hanno movimentato 2.791.734 tonnellate di merci (+ 1%). I rotabili Il settore dei rotabili ha fatto registrare l'aumento record del porto di Livorno, segnando un nuovo primato per lo scalo: complessivamente, sono transitate dalle banchine dello scalo 518.873 mezzi commerciali (+ 2,3% sul 2018). I passeggeri Livorno, Piombino e i porti elbani hanno chiuso l'anno con una crescita del traffico passeggeri pari allo 0,1%. In tutto, sono transitati dai

porti del Sistema 9.786.648 passeggeri: 8.898.302 pax traghetti (- 0,6%) e 888.346 crocieristi (+ 7,6%), di cui 832.121 nel solo scalo labronico (+ 5,8%), 24.377 nel porto di Piombino (+ 91%) e 31.848 nei porti elbani (+ 20%). Nel traffico traghetti va registrato il nuovo primato del porto di Livorno, che ha movimentato 2.734.150 passeggeri (+ 3,1% rispetto al 2018). Piombino invece ha fatto segnare una piccola battuta d'arresto (- 2,3%) con le sue 3.175.317 unità. In leggera flessione anche i porti elbani (2.988.835 pax, 1,8%). Le rinfuse Le buone prestazioni sul fronte dei passeggeri si uniscono a quelle fatte registrare dal sistema portuale nel traffico rinfusiero. Nel 2019 si sono ottenuti valori positivi per le rinfuse solide (3.183.965 tonnellate, + 55,4%). In questo caso, a trainare la crescita è stato il porto di Piombino, che grazie alle attività di JSW e Piombino Logistics e ai rapporti commerciali con l'India ha consolidato i già buoni risultati del 2018. Nell'anno appena trascorso lo scalo ha infatti movimentato 2.401.775 tonnellate di dry bulk (+ 89,7%). Le rinfuse liquide Nel campo delle rinfuse sono state movimentate 9.107.837 tonnellate di merce, con una riduzione complessiva del 4,8%. I container Sul fronte della merce containerizzata, va segnalato come lo scalo labronico si sia riavvicinato al massimo storico del 2016, quando sono stati movimentati 800.475 teu. Nel 2019, infatti, sono stati sbarcati/imbarcati contenitori pari a 789.833 teu, di cui 393.428 in sbarco (+ 6,5%) e 396.405 in imbarco (+ 4,7%). Sono aumentate le attività di trasbordo (+ 49%): al netto del transhipment, sono stati caricati e scaricati 559.515 teu (- 5,8%), di cui 423.473 container pieni (- 8,4%) e 136.042 vuoti (+ 3,7%). Il risultato riflette l'andamento particolarmente critico della produzione industriale e dell'economia generale del Paese. Prodotti forestali e auto nuove Sempre a Livorno va registrata la sostanziale tenuta del traffico dei prodotti forestali, uno dei core business del porto (1.645.564 tonnellate, -0,1%). Sono invece diminuite le auto nuove: ne sono state movimentate 640.752, con una flessione del 3,8% rispetto al 2018, anno in cui tuttavia lo scalo ha fatto registrare la sua movimentazione record. Si tratta del terzo anno consecutivo in cui il porto rimane sopra la soglia delle 600.000 unità movimentate. Le navi All'incremento del traffico complessivo ha fatto seguito un lieve calo del numero degli scali. Rispetto allo scorso anno, infatti, sono arrivate nei porti dell'Alto Tirreno 34.823 navi, lo 0,3% in meno rispetto al 2018. Va sottolineato che sono aumentate le full containership con capacità maggiore di 7500 teu: nel 2019 ne sono

The image shows a screenshot of the 'Messaggero Marittimo' website. The main headline reads 'Livorno da record nel traffico ro-ro e dei traghetti movimentate 45 milioni di tonnellate di merci (+2%)'. Below the headline, there are several text columns and images. One image shows a port scene with a ship. Another image shows a person, likely related to the 'Ficcio azzurro è nato Tommaso' section. The article text is partially visible, discussing port statistics and trends. At the bottom, there is an advertisement for 'SHINTA' tires, featuring a logo and contact information.



A Livorno il porto contro Covid-19

LIVORNO Gli operatori portuali e della logistica dice una stringata nota delle associazioni attraverso le Associazioni di categoria Asamar Associazione Agenti Marittimi Raccomandati, Confindustria sezione Terminal e Spedimar Associazione tra le Imprese di Spedizioni Internazionali e di Logistica, aiutano il Comune nella battaglia per la salute della nostra città.



Livorno si attiva sulla crisi crociere

LIVORNO Crisi del traffico crociere in città per l'emergenza coronavirus: il sindaco Salvetti e l'assessore al **porto** Bonciani aprono un tavolo di supporto. L'emergenza Codiv-19 ha scritto lunedì il sindaco colpisce in modo significativo la città-**porto** di **Livorno**. Preoccupa in particolare la situazione di **Porto Livorno** 2000 e dell'indotto imprenditoriale legato al traffico passeggeri, in particolare al segmento del crocierismo. I decreti che si sono susseguiti nelle scorse settimane hanno istituzionalizzato la crisi del traffico passeggeri nei porti italiani. Nel **porto** di **Livorno** la maggior parte delle navi schedate per la stagione estiva è stata cancellata e le rimanenti seguiranno la stessa sorte. Il flusso passeggeri per la Sardegna e la Sicilia è stato bloccato con un conseguente calo del traffico passeggeri legato ai traghetti. Di fronte a questo scenario io e l'assessora al **porto** e integrazione città **porto** Barbara Bonciani, abbiamo chiesto ad AdSP MTS e Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno una riunione per monitorare la situazione economica di **Porto Livorno** 2000 e la tenuta sociale della città, non solo per i lavoratori dell'azienda, ma per l'intero comparto imprenditoriale legato al traffico passeggeri. La riunione da noi convocata il 1 aprile (cioè per oggi mercoledì, n.d.r.) intende non solo monitorare la situazione contingente scrive ancora il sindaco ma anche concordare soluzioni capaci di andare incontro alle esigenze attuali del trasporto marittimo, dando supporto alla situazione economica della **Porto Livorno** 2000, tutelando la tenuta sociale dei lavoratori e della città. Le richieste raccolte nelle scorse settimane dall'assessorato **porto** provenienti dalle categorie e il confronto con la Capitaneria di **Porto**, per ciò che attiene alla riduzione del flusso navi e alle opportunità che ne derivano in termini di riconversione temporanea delle aree portuali hanno fatto emergere l'opportunità di convogliare le esigenze attuali delle merci che in un momento di stop della produzione rischiano di non poter giungere a destinazione, con quella di crisi del settore passeggeri. L'idea che io e l'assessora Bonciani proporremo al presidente Corsini e al presidente Breda, è quella di pensare ad una riconversione temporanea delle aree inutilizzate per il venir meno del traffico passeggeri da crociere per dare una risposta compensativa alle necessità delle merci che in questo momento non possono arrivare a destinazione. Questa proposta, insieme alle altre che emergeranno nel corso della riunione intende aprire un percorso costruttivo fra città, istituzioni portuali e categorie finalizzato a definire strategie comuni per monitorare e supportare la crisi attuale che colpisce il nostro **porto** e la nostra città. Siamo tuttavia consapevoli che la questione delle necessità attuali in termini di stoccaggio delle merci dovrà essere affrontata in termini più ampi, pensando anche alle opportunità offerte dalle aree dell'Interporto Amerigo Vespucci. Non dimentichiamo che il **porto** costituisce il principale motore economico e di tenuta sociale della città e che in questo momento le aziende della filiera logistica e i lavoratori portuali stanno compiendo sacrifici importanti per continuare a svolgere un'attività fondamentale per la città e per l'Italia nel suo complesso consentendo quel trasporto di beni di prima necessità necessario per tutti. In questo momento così critico dal punto di vista sanitario, economico e sociale diviene fondamentale rinsaldare il legame tra comunità portuale e città per offrire supporto agli operatori e agevolare lo studio di soluzioni che vadano incontro alle loro necessità. Tutto questo conclude la nota del sindaco Salvetti nell'ottica di favorire la tenuta economica e sociale della città **porto** di **Livorno**.



Il Tirreno

Livorno

Dopo il sequestro dei conti

Traghetti Tirrenia bloccati, poi l'intesa al tavolo dei ministri

LIVORNO Il fulmine non era proprio a ciel sereno ma aveva folgorato la Tirrenia-Cin: i commissari della "bad company" della privatizzazione (la Tirrenia in Amministrazione Straordinaria, unico azionista lo Stato) hanno eseguito un sequestro conservativo sui conti correnti di Tirrenia-Cin. Con una conseguenza evidente: stop all'operatività e niente "continuità territoriale" via mare per Sicilia, Sardegna e Tremiti. La svolta è arrivata dopo che la decisione di Bruxelles che ha obbligato Onorato al pagamento della privatizzazione di Tirrenia rimasto in sospeso per anni. Proprio in mezzo alle difficoltà anche sul versante Moby per il bond da 300 milioni di euro. In poche ore un susseguirsi di mosse e contromosse. Onorato che annuncia furioso che avrebbe mandato un traghetto Moby. La ministra De Micheli che accusa Tirrenia di non aver risposto alle richieste dei commissari («e ora non può scaricare le responsabilità sulla politica»). Le altre compagnie che si fanno avanti: i collegamenti con le isole li garantiamo già noi al 70%. La Lega che, a sorpresa, scende in campo con un intervento del proprio ex ministro Edoardo Rixi per dire che non si doveva bloccare. In serata un tentativo della famiglia Onorato di mandare segnali tranquillizzanti. Intanto, la rassicurazione di Toremar, anch'essa appartenente al gruppo: nessuna ripercussione sui collegamenti con l'Arcipelago. L'ultimo atto è una quasi-pace dei ministri De Micheli e Patuanelli con la Tirrenia. Si parla di «alcune ipotesi di soluzione»: a azienda e commissari viene chiesto di «definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore». Da un lato, la garanzia dei collegamenti; dall'altra, la «rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». Tradotto forse così: gli uni accettano di pagare, gli altri accordano di farlo a rate. --

Porto: spariti i turisti, le merci per ora no. Il rebus degli spazi da riorganizzare
L'istituzionale Autorità e Camera di Commercio. Occhio agli ingorghi dei carichi "parcheggiati" nei terminali

Spazio	Area	Area	Area	Area
1001	100	100	100	100
1002	100	100	100	100
1003	100	100	100	100
1004	100	100	100	100
1005	100	100	100	100
1006	100	100	100	100
1007	100	100	100	100
1008	100	100	100	100
1009	100	100	100	100
1010	100	100	100	100
1011	100	100	100	100
1012	100	100	100	100
1013	100	100	100	100
1014	100	100	100	100
1015	100	100	100	100
1016	100	100	100	100
1017	100	100	100	100
1018	100	100	100	100
1019	100	100	100	100
1020	100	100	100	100
1021	100	100	100	100
1022	100	100	100	100
1023	100	100	100	100
1024	100	100	100	100
1025	100	100	100	100
1026	100	100	100	100
1027	100	100	100	100
1028	100	100	100	100
1029	100	100	100	100
1030	100	100	100	100
1031	100	100	100	100
1032	100	100	100	100
1033	100	100	100	100
1034	100	100	100	100
1035	100	100	100	100
1036	100	100	100	100
1037	100	100	100	100
1038	100	100	100	100
1039	100	100	100	100
1040	100	100	100	100
1041	100	100	100	100
1042	100	100	100	100
1043	100	100	100	100
1044	100	100	100	100
1045	100	100	100	100
1046	100	100	100	100
1047	100	100	100	100
1048	100	100	100	100
1049	100	100	100	100
1050	100	100	100	100

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

I cinque positivi della Diadema negli ospedali, grave un 70enne

Iniziati con rigide procedure gli sbarchi dalla nave da crociera 37 marittimi italiani verso casa dopo il tampone negativo

Cristiano Lozito/PIOMBINO Via all' operazione di sbarco dei primi membri dell' equipaggio della Costa Diadema, la nave da crociera da lunedì ormeggiata a Piombino, con cinque persone positive al coronavirus e altre 13 con sintomi sospetti. I cinque marittimi positivi sono stati avviati verso gli ospedali con procedure di massima sicurezza, uno tra loro, un uomo di 70 anni, visitato in mattinata dal medico a bordo di un' ambulanza della Pubblica assistenza, è ora in gravi condizioni all' ospedale di Grosseto. Lamenta serie difficoltà respiratorie ed è stato ricoverato in terapia intensiva. Tutto si sta svolgendo comunque in modo ordinato, ma l' organizzazione a terra è piuttosto complessa soprattutto in questa prima fase: ieri sono arrivati sulle banchine i primi bus per il rientro dei marittimi, messi a disposizione dalla Costa Crociere, rappresentata a Piombino dall' agenzia marittima Freschi, subagente Costamed. Inizialmente si prevedeva la partenza di più persone, ma le difficoltà per l' organizzazione dei voli charter su cui si dovranno imbarcare i membri stranieri dell' equipaggio (e cioè la stragrande maggioranza, a bordo della Diadema sono rappresentate 19 nazionalità) ha consentito ieri di far partire solo 37 italiani, trasferiti verso le loro destinazioni su pulmini, riempiti al 30 per cento della capienza per rispettare le distanze di sicurezza. Le operazioni si prolungheranno dunque per alcuni giorni, alla fine a bordo resteranno 170 marittimi per garantire la sicurezza e l' operatività della nave. Ieri sono arrivati 720 tamponi, e i medici della sanità marittima hanno effettuato i primi test dando appunto il via libera a 37 persone, risultate negative al tampone, senza febbre né sintomi, condizioni essenziali per il loro trasferimento. Il resto dei tamponi dovrebbe arrivare nelle prossime ore. A bordo comunque si è ritrovata finalmente un po' di serenità dopo aver girovagato per il mediterraneo 17 giorni in cerca di un porto per l' approdo. Così lunedì sera l' equipaggio e il personale di bordo della Costa Diadema hanno voluto ringraziare con un flash mob la città di Piombino che ha autorizzato l' attracco della nave da crociera dopo aver ricevuto numerosi rifiuti. Lunedì dunque alle 21 il comandante della nave ha fatto spegnere tutte le luci della Diadema e contemporaneamente le persone dell' equipaggio si sono affacciate dalla nave accendendo le luci dei loro smartphone, accompagnate dal suono della sirena. «Un gesto - hanno spiegato a bordo - dedicato a tutti gli abitanti di Piombino per l' umanità dimostrata». «Piombino ha mostrato di essere solidale, generosa, vicina a chi è in difficoltà - ha commentato il sindaco Francesco Ferrari - In realtà è un gesto normale, mi stupisco di chi si stupisce». L' ammiraglia della Costa crociera era partita il 13 marzo da Dubai senza passeggeri dopo che Costa, per l' espandersi della pandemia, aveva annullato la crociera successiva. Un medico che accusava dei sintomi è stato sbarcato nel porto arabo prima di ripartire, poi è iniziata l' odissea nel viaggio di ritorno che aveva come punto finale Savona. Successivamente un altro marittimo si è sentito male, ed è stato sbarcato a Cipro. Da lì a bordo è stato organizzato l' isolamento perché una ventina di persone accusavano sintomi influenzali. La nave è ripartita quindi verso l' Italia dirigendosi a Gioia Tauro, dove però non le è stato consentito nemmeno l' accosto per fare rifornimento. Nuovo obiettivo è diventato il porto di Civitavecchia, che dopo



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

una giornata di incertezza ha comunicato l' impossibilità di accogliere la nave, perché già alle prese con altre tre navi da crociera. Nello scorporamento dell' equipaggio la nave ha fatto rotta verso nord, l' ipotesi era quella di di attraccare a Marsiglia, ma domenica la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, preoccupata per l' allarme che arrivava dalla Diadema a causa del peggioramento delle condizioni di alcune persone, ha deciso far dirigere la nave a Piombino, porto con i fondali adeguati per un gigante come l' ammiraglia della Costa, trovando l' ok del sindaco Ferrari. Sono 7 le navi da crociera fermate dal coronavirus nei porti italiani con 5mila persone a bordo.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autorità di sistema

Nella stazione marittima la cabina di regia e l' ufficio per i medici

piombino Mentre proseguono le operazioni congiunte per fronteggiare l' emergenza Covid 19 a seguito dell' arrivo nella mattinata di lunedì a Piombino della nave da crociera Costa Diadema, con a bordo l' equipaggio di 1.255 persone, l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale si è attivata aprendo all' interno della Stazione Marittima del porto di Piombino due aree destinate al coordinamento delle attività: una "sala di regia" e un ufficio riservato ai medici della Sanità Marittima. Niente viene lasciato al caso per cercare di dare garantire la massima sicurezza alle operazioni da portare avanti. Nella sala di regia, spiegano dall' **Autorità di sistema**, si tengono ogni giorno tre videoconferenze, una estesa alle istituzioni locali per fare il punto della situazione, e per risolvere le eventuali criticità, e due regionali allargate anche alle realtà portuali di Civitavecchia e di Savona, alle prese con gli stessi problemi di sbarco e controllo sanitario di passeggeri o membri dell' equipaggio a rischio contagio. «Insieme a tutte le istituzioni coinvolte - ha detto il presidente dell' **Autorità di sistema**, Stefano Corsini - stiamo monitorando con attenzione l' evolversi della situazione. La macchina organizzativa si è mossa subito, operando in piena sinergia nell' interesse della collettività. La Port Security sta lavorando a pieno regime per garantire che le attività di controllo sanitario e di sbarco siano condotte in tutta sicurezza». —



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

I PROTAGONISTI

Il mondo portuale tutto coinvolto nell' operazione

Sono giorni di grande impegno sul porto per le operazioni connesse prima all' ormeggio della Costa Diadema e ora allo sbarco dell' equipaggio e del personale di bordo: al lavoro ci sono uomini e donne di protezione civile, **Autorità portuale** e capitaneria di porto che coordinano le operazioni, carabinieri, polizia, finanza, i volontari della Misericordia, Pubblica Assistenza e Croce rossa, ormeggiatori, piloti, portuali, port security, operatori marittimi. Tutti impegnati a completare un' operazione che fin qui ha mostrato non solo la solidarietà di tutte le persone coinvolte, ma anche la loro professionalità. Nelle foto di Paolo Barlettani, a sinistra in alto il primo bus che si è accostato alla nave, sotto la banchina con tutti i mezzi schierati, al centro il personale della Pubblica assistenza intervenuto ieri mattina per soccorrere un marittimo, trasportato poi in gravi condizioni all' ospedale di Grosseto, in alto a destra un' altra immagine della Costa Diadema, e sotto carabinieri e polizia. Nella foto grande sotto, la splendida immagine della nave da crociera illuminata dai telefonini dell' equipaggio durante il flash mob di lunedì sera. --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Costa Diadema, i primi sbarchi

I controlli sui malati. Iniziato il rientro a casa del personale in buona salute, ieri 150 in partenza con i bus

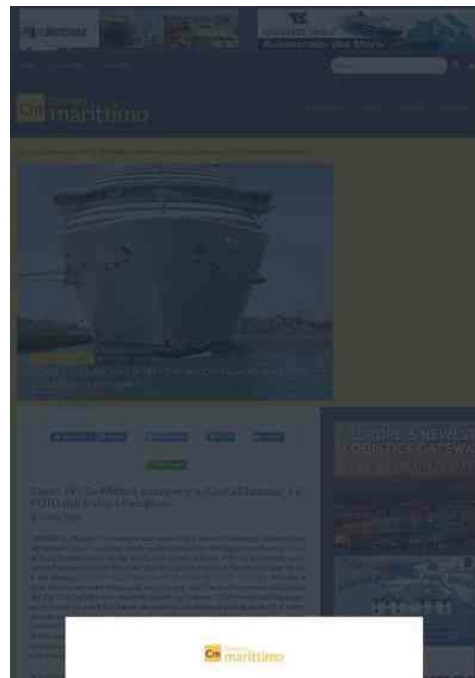
PIOMBINO La prima giornata di Costa Diadema in porto si è conclusa con un flash mob: tutta la nave al buio, ad illuminarla solo le luci dei cellulari dei membri dell' equipaggio disposti sui vari ponti. Poi un saluto, con il suono della sirena, un ringraziamento alla città. Ma ieri mattina tutte le operazioni sono ripartite. Fino ad ora sono scesi dalla Diadema soltanto cinque persone, tutte ritenute contagiate da coronavirus in base ai sintomi accusati già da alcuni giorni. Tre di loro sono stati ricoverati nei reparti covid dell' ospedale di Grosseto, mentre due sono stati dirottati su altre strutture ospedaliere della Toscana. Poi in porto ieri sono arrivati nove pullman per i trasferimenti delle persone verso i loro paesi di origine: un centinaio gli italiani, cinquanta saranno trasportati all' aeroporto di Fiumicino dove partiranno i voli charter per l' Est Europa. Il resto dell' equipaggio - complessivamente composto da 1255 persone - sarà sbarcato nei prossimi giorni in attesa che vengano organizzati i voli per gli stati di origine. Le complesse operazioni si prolungheranno dunque per alcuni giorni. Difficoltà la Farnesina la sta avendo con il rimpatrio verso l' India. Intanto l' **Autorità portuale** ha aperto all' interno della Stazione Marittima due aree destinate al coordinamento delle attività: una sala di regia e un ufficio riservato ai medici della sanità marittima. Nella sala di regia si tengono ogni giorno tre videoconferenze, una estesa alle istituzioni locali e due regionali allargate anche alle realtà portuali di Civitavecchia e di Savona, alle prese con gli stessi problemi. *Maila Papi.*



Da sabato i buoni spesa, già da oggi le domande al Comune
La nuova diapositiva di 200 euro per famiglie a rischio per la famiglia...
Sarà il sindaco di Livorno
Il sindaco di Livorno, Marco...
Il sindaco di Livorno
Il sindaco di Livorno, Marco...
Il sindaco di Livorno
Il sindaco di Livorno, Marco...

Covid-19 / De Micheli, interviene su Costa Diadema - Le FOTO dell' arrivo a Piombino

PIOMBINO - Nei giorni di emergenza da coronavirus il settore crocieristico, nell' ambito del settore dei trasporti marittimi, è stato quello ad aver mostrato maggiore sofferenza. Il caso di Costa Diadema è solo un esempio, la nave partita da Dubai il 15 marzo è rimasta senza poter effettuare uno scalo fino a ieri, 30 marzo, quando il **porto di Piombino** ha dato l' ok per il suo attracco. (**LE FOTO DELL' ARRIVO A PIOMBINO DI COSTA DIDEMA**) Pertanto la nave, dopo essere stata rifiutata dai porti di Cipro, Gioia Tauro, Civitavecchia e La Spezia, ieri alle 12,30 ha fatto scalo nel **porto** toscano con a bordo i 1255 membri dell' equipaggio unici rimasti, tra questi 155 italiani, una ventina i possibili contagiati da covid-19, di cui tre persone in condizioni serie. I medici della Sanità Marittima ieri all' attracco della nave hanno verificato per primi le condizioni, poi è seguito il trasporto in ospedale, per parte dell' equipaggio. Dalla nave in alcuni giorni scenderà anche il restante del personale marittimo, dopodiché rimarranno 200 persone a bordo per garantire il funzionamento della nave fino alla sua sanificazione. Attracchi negati, interviene De Micheli In queste ultime settimane i casi di attracchi negati , sono stati all' ordine del giorno per navi di qualsiasi compagnia e bandiera enella maggiorparte degli scali mondiali, dal nord al sud del mondo, porti chiusi per le navi da crociera e per i loro passeggeri. Da qui la scia di divisioni e polemiche. In Italia la ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli , ha optato per la linea dura: « Il fatto che alcuni rappresentanti delle comunità locali abbiano espresso contrarietà agli approdi delle navi da crociera italiane non esclude, comunque, la facoltà della Guardia costiera e delle Autorità portuali di autorizzare gli sbarchi delle navi » ha fatto sapere il ministro che lo scorso 19 marzo ho firmato un decreto, n.125, dove sono espresse le modalità con le quali tali navi possono approdare nei porti italiani e soprattutto sbarcare passeggeri ed equipaggio in totale sicurezza , anche se a bordo dovessero essersi verificati casi di Covid-19. « Ho deciso - spiega de Micheli - di interpellare le istituzioni territoriali ogni qual volta si renda necessario far approdare una nave» - al fine di- «rendere tutti consapevoli che le procedure di sbarco sono anche e soprattutto strumento di protezione per le comunità . Rispettare i diritti di chi viaggia e lavora su navi battenti bandiera italiana e proteggere le comunità nelle quali queste persone vengono sbarcate è l' obiettivo dell' attività svolta con il preziosissimo lavoro della Guardia costiera e delle Autorità portuali, in questi giorni » .



Informatore Navale

Piombino, Isola d' Elba

Costa Diadema: una regia unica per gestire l' emergenza

Proseguono le operazioni congiunte di Autorità di Sistema, forze militari, Protezione Civile, Guardia di Finanza, Comune, Sanità Marittima e Capitaneria per fronteggiare l' emergenza Covid-19 in porto. A seguito dell' arrivo a Piombino della nave da crociera Costa Diadema con il solo equipaggio di 1255 persone, di cui 105 italiani, l' AdSP si è attivata aprendo presso l' edificio Cisp della Stazione Marittima due aree destinate al coordinamento delle attività, rispettivamente una sala di regia e un ufficio riservato ai medici della Sanità Marittima. Nella prima si tengono ogni giorno tre video conferenze, una estesa alle istituzioni locali per fare il punto della situazione, e per risolvere le eventuali criticità, e due regionali allagate anche alle realtà portuali di Civitavecchia e di Savona, alle prese con gli stessi problemi di sbarco e controllo sanitario di passeggeri o membri dell' equipaggio a rischio contagio. «Assieme a tutte le istituzioni coinvolte - ha detto il presidente dell' AdSP, **Stefano Corsini** - stiamo monitorando con attenzione l' evolversi della situazione. La macchina organizzativa si è mossa subito, operando in piena sinergia nell' interesse della collettività. La Port Security sta lavorando a pieno regime per garantire che le attività di controllo sanitario e di sbarco siano condotte in tutta sicurezza».



Costa Diadema, gestione unica per l'emergenza

Corsini: stiamo monitorando con attenzione l'evolversi della situazione

Redazione

PIOMBINO Costa Diadema, gestione unica per l'emergenza mentre proseguono le operazioni congiunte di Autorità di Sistema, forze militari, Protezione Civile, Guardia di Finanza, Comune, Sanità Marittima e Capitaneria per fronteggiare il Covid-19 in porto. A seguito dell'arrivo a Piombino della nave da crociera Costa Diadema con il solo equipaggio di 1255 persone, di cui 105 italiani, l'AdSp si è attivata aprendo nell'edificio Cisp della Stazione Marittima due aree destinate al coordinamento delle attività, rispettivamente una sala di regia e un ufficio riservato ai medici della Sanità Marittima. Nella prima si tengono ogni giorno tre video conferenze, una estesa alle istituzioni locali per fare il punto della situazione, e per risolvere le eventuali criticità, e due regionali allagate anche alle realtà portuali di Civitavecchia e di Savona, alle prese con gli stessi problemi di sbarco e controllo sanitario di passeggeri o membri dell'equipaggio a rischio contagio. «Assieme a tutte le istituzioni coinvolte ha detto il presidente dell'AdSp, Stefano Corsini stiamo monitorando con attenzione l'evolversi della situazione. La macchina organizzativa si è mossa subito, operando in piena sinergia nell'interesse della collettività. La Port Security sta lavorando a pieno regime per garantire che le attività di controllo sanitario e di sbarco siano condotte in tutta sicurezza».



Costa Diadema a Piombino. Corsini: priorità assoluta | La Gazzetta Marittima

LIVORNO «Il porto di Piombino è pronto ad accogliere la Costa Diadema, ha dichiarato domenica il presidente dell'AdSP **Stefano Corsini** 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». **Corsini** ha detto anche che considera necessario 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 stiamo affrontando 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 a quelle degli altri porti italiani, assicura la sopravvivenza della popolazione dal punto di vista sanitario e alimentare».



Porto, grande cuore degli operatori «Per Torrette tutte le nostre quote»

L'associazione Stella Maris sostiene la nostra raccolta fondi per l'ospedale regionale. L'adesione di Lodolini

LA SOLIDARIETÀ **ANCONA** Superata la prima tappa - con due ecografi acquistati per l'ospedale regionale di Torrette - la raccolta di fondi avviata dal Corriere Adriatico prosegue con il vento in poppa. Una partecipazione che diventa sempre più ampia grazie alla generosità dei lettori che con offerte, da piccole a significative, tutte ugualmente importanti, che possono continuare a contribuire con un versamento sul conto corrente aperto presso Banca Finnat, Corriere Adriatico per emergenza Coronavirus con Iban: IT 84 0 03087 03200 CC0100061040, codice Swift FNATITRXXX. Il supporto I testimonial di oggi, che hanno aderito all'iniziativa sono Emanuele Lodolini, già parlamentare Dem e ora direttore di Ali Marche, l'associazione delle autonomie locali e Mattia Pignataro, presidente dell'Associazione Stella Maris, che riunisce gli operatori portuali del capoluogo, per le iniziative di carattere sociale. Per gli uomini di mare la solidarietà è una caratteristica che non viene mai meno e lo testimoniano le parole di Pignataro. «L'emergenza provocata dalla pandemia in corso - scrive nella lettera di adesione all'iniziativa - ha stravolto il quotidiano di moltissime persone, chi fermo a casa, chi impegnato al lavoro, ma con limitazioni o grandi sacrifici. Tuttavia, come spesso accade, questa calamità sta facendo emergere lo spirito di sacrificio e di comunità nelle nostre città e in tutto il Paese». Il gesto Non sono solo parole, la Stella Maris del **porto** di **Ancona** ha infatti deciso di partecipare alla raccolta fondi promossa dal Corriere Adriatico donando le proprie quote associative 2020. Il perché è subito spiegato dal presidente dell'associazione: «La mobilitazione lanciata dal Corriere Adriatico a favore degli Ospedali Riuniti di **Ancona** è un'iniziativa di grande valore: una testata giornalistica di riferimento per il territorio, impegnata quotidianamente a raccontare ogni dettaglio di questo momento straordinario, aggiunge alla sua missione il richiamo a tutti i lettori a mettersi in gioco per fare qualcosa di concreto a favore di chi dall'inizio è in prima persona impegnato a salvare vite umane e fermare il contagio». Poi la conclusione, che guarda con speranza al futuro: «Se qualcosa di positivo resterà da questa esperienza, potrà essere il riscoprirci uniti, solidali e capaci di riattivare le energie della nostra società su iniziative comuni, come questa. Siamo convinti che nemmeno questo sarà il virus capace di toglierci la caparbia ostinazione a risollevarci». Di «doppia certezza» parla anche Lodolini nel suo messaggio di adesione alla raccolta fondi: il Corriere Adriatico e l'ospedale regionale di Torrette. Anche Lodolini ha più di un motivo per aderire alla raccolta fondi organizzata dal nostro quotidiano per sostenere l'impegno degli Ospedali Riuniti nell'estenuante guerra al Coronavirus. «È la strada più diretta per esprimere riconoscenza a medici, infermieri e operatori sanitari». Il social Un grazie a cui Lodolini vorrebbe imprimere più forza che può: «Io ho già contribuito con la mia donazione, ma quel che più conta è far girare la voce. Convincere tutti». Da provetto comunicatore online qual è, lui ci mette l'anima e soprattutto i profili social. I suoi. «La vostra iniziativa di solidarietà la faccio girare su Facebook, Instagram e Telegram. Lo faccio molto volentieri, per contribuire alla causa». E la causa è una: raccogliere fondi per sostenere l'azione degli Ospedali Riuniti di **Ancona** con un versamento sul conto corrente aperto presso Banca Finnat, Corriere Adriatico per emergenza Coronavirus con Iban: IT 84 0 03087 03200 CC0100061040,



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

codice Swift FNATITRRXXX. Edoardo Danieli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Limitazioni in porto per chi sbarca in Italia

Il presidente Giampieri: «Cerchiamo di resistere a questo momento duro»

LO SCALO ANCONA È operativo il porto di Ancona e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l'ordinanza congiunta del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l'emergenza Coronavirus. Da sabato scorso, le persone che arrivano sul territorio italiano tramite il trasporto marittimo, aereo, ferroviario o terrestre devono consegnare, al momento dell'imbarco, una dichiarazione con la motivazione del viaggio indicando la dimora dove intendono svolgere il periodo obbligatorio di 14 giorni di isolamento fiduciario. Le compagnie e gli armatori all'imbarco devono provvedere alla misurazione della temperatura, che deve essere inferiore ai 37,5° C, e adottare le misure organizzative che assicurino una distanza di almeno un metro tra i passeggeri trasportati. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalarlo all'autorità sanitaria. L'ordinanza del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e Trasporti prevede anche il divieto di ingresso e la sosta nei porti italiani delle navi in servizio di crociera. Le misure dell'ordinanza non si applicano all'equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante delle imprese che hanno sede legale in Italia. Al momento, queste misure non coinvolgono il traffico traghetti nel porto di Ancona. Come misura di prevenzione, la Jadrolinija ha infatti sospeso temporaneamente la linea dei traghetti che collega il porto di Spalato, in Croazia, con quello di Ancona. La Grecia, dal 15 marzo, consente solo l'ingresso e la partenza di mezzi commerciali con a bordo gli autisti. La stessa decisione era stata adottata dall'Albania; da giovedì Adria Ferries sospenderà momentaneamente il collegamento tra Ancona e Durazzo. La compagnia di navigazione Snav ha posticipato la partenza del collegamento con la Croazia al 25 maggio. «Cerchiamo di resistere», è il commento del presidente dell'Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Dorico inciampa nel sottofondo
Frenata per il collaudo non pagato
Sarà eseguito alla ripresa dei lavori. Ma con l'emergenza sanitaria in corso i tempi restano incerti

Limitazioni in porto per chi sbarca in Italia
Il presidente Giampieri: «Cerchiamo di resistere a questo momento duro»

La via libera al Palafrenatore
Si all'interverto

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Stop ai collegamenti per l' Albania, l' emergenza cambia il porto di Ancona

Il presidente dell' Autorità di sistema Portuale Rodolfo Giampieri: «Torneremo ad essere protagonista dello sviluppo economico e occupazionale»

È operativo il **porto di Ancona** e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l' ordinanza congiunta del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l' accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l' emergenza coronavirus. Da sabato scorso, le persone che arrivano sul territorio italiano tramite il trasporto marittimo, aereo, ferroviario o terrestre devono consegnare, al momento dell' imbarco, una dichiarazione con la motivazione del viaggio indicando la dimora dove intendono svolgere il periodo obbligatorio di 14 giorni di isolamento fiduciario e di sorveglianza sanitaria una volta entrati in Italia. Le compagnie e gli armatori all' imbarco, oltre a raccogliere le dichiarazioni, devono provvedere alla misurazione della temperatura, che deve essere inferiore ai 37,5° C, e adottare le misure organizzative che assicurino, in tutti i momenti del viaggio, una distanza di almeno un metro tra i passeggeri trasportati. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalarlo con tempestività all' autorità sanitaria. L' ordinanza del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e Trasporti prevede anche il divieto di ingresso e la sosta nei porti italiani delle navi in servizio di crociera. Le misure dell' ordinanza non si applicano all' equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante delle imprese che hanno sede legale in Italia. Al momento, queste misure non coinvolgono il traffico traghetti nel **porto di Ancona**. Come misura di prevenzione per la diffusione del coronavirus, la compagnia di navigazione Jadrolinija ha infatti sospeso temporaneamente la linea dei traghetti che collega il **porto di Spalato**, in Croazia, con quello di **Ancona**. La Grecia, dal 15 marzo, consente solo l' ingresso e la partenza di mezzi commerciali con a bordo gli autisti. La stessa decisione, di consentire solo il traffico di mezzi commerciali a bordo dei traghetti, era stata adottata dall' Albania; da giovedì Adria Ferries sospenderà momentaneamente il collegamento tra **Ancona** e Durazzo . La compagnia di navigazione Snav, inoltre, ha posticipato la partenza del collegamento con la Croazia dal 6 aprile al 25 maggio. Le misure possono invece interessare i cittadini italiani che vogliono rientrare a casa tramite i collegamenti internazionali rimasti favorendo il loro ritorno e mantenendo un' attenta sorveglianza per evitare ulteriori casi di contagio. «Cerchiamo di resistere tutti insieme per affrontare questo brutto momento e pensiamo a quello che potremo fare per riprendere con tenacia la vita della comunità tutta e anche di quella portuale - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, adatteremo tutte le misure possibili per mitigare le difficoltà di questo periodo. Il **porto di Ancona**, insieme agli altri scali di competenza, siamo sicuri tornerà ad essere protagonista dello sviluppo economico e occupazionale con l' impegno degli imprenditori, dei lavoratori e delle istituzioni. Insieme continuiamo a lavorare oggi, nelle difficoltà di queste settimane, e coltiviamo la forza interiore per affrontare, speriamo il più presto possibile, il ritorno alla normalità». 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 AnconaToday Caro lettore, dall' inizio dell' emergenza sanitaria i giornalisti di AnconaToday ed i colleghi delle altre redazioni lavorano senza sosta, giorno e notte, per fornire aggiornamenti





Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

in questi giorni, ti chiediamo un piccolo contributo per supportarci in questo momento straordinario. Grazie! Scegli il tuo contributo:

Coronavirus: porto Ancona, limitazioni per chi arriva in Italia

Giampieri, cerchiamo di resistere, scalo protagonista sviluppo

(ANSA) - ANCONA, 31 MAR - Il porto di Ancona è operativo e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l'ordinanza congiunta del Ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l'emergenza coronavirus. Da sabato scorso, le persone che arrivano sul territorio italiano tramite il trasporto marittimo, aereo, ferroviario o terrestre devono consegnare, al momento dell'imbarco, una dichiarazione con la motivazione del viaggio indicando la dimora dove intendono svolgere il periodo obbligatorio di 14 giorni di isolamento fiduciario e di sorveglianza sanitaria una volta entrati in Italia. Le compagnie e gli armatori all'imbarco, oltre a raccogliere le dichiarazioni, devono provvedere alla misurazione della temperatura, che deve essere inferiore ai 37,5 gradi e adottare le misure organizzative che assicurino, in tutti i momenti del viaggio, una distanza di almeno un metro tra i passeggeri trasportati. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalarlo con tempestività all'autorità sanitaria. L'ordinanza del Ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e Trasporti prevede anche il divieto di ingresso e la sosta nei porti italiani delle navi in servizio di crociera. Le misure dell'ordinanza non si applicano all'equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante delle imprese che hanno sede legale in Italia. Al momento, queste misure non coinvolgono il traffico traghetti nel porto di Ancona. Come misura di prevenzione per la diffusione del coronavirus, la compagnia di navigazione Jadrolinija ha infatti sospeso temporaneamente la linea dei traghetti che collega il porto di Spalato, in Croazia, con quello di Ancona. La Grecia, dal 15 marzo, consente solo l'ingresso e la partenza di mezzi commerciali con a bordo gli autisti. La stessa decisione, di consentire solo il traffico di mezzi commerciali a bordo dei traghetti, era stata adottata dall'Albania; da giovedì Adria Ferries sospenderà momentaneamente il collegamento tra Ancona e Durazzo. La compagnia di navigazione Snav, inoltre, ha posticipato la partenza del collegamento con la Croazia dal 6 aprile al 25 maggio. Le misure possono invece interessare i cittadini italiani che vogliono rientrare a casa tramite i collegamenti internazionali rimasti favorendo il loro ritorno e mantenendo un'attenta sorveglianza per evitare ulteriori casi di contagio. "Cerchiamo di resistere tutti insieme per affrontare questo brutto momento e pensiamo a quello che potremo fare per riprendere con tenacia la vita della comunità tutta e anche di quella portuale - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, adatteremo tutte le misure possibili per mitigare le difficoltà di questo periodo. Il porto di Ancona, insieme agli altri scali di competenza, siamo sicuri tornerà ad essere protagonista dello sviluppo economico e occupazionale con l'impegno degli imprenditori, dei lavoratori e delle istituzioni. Insieme continuiamo a lavorare oggi, nelle difficoltà di queste settimane, e coltiviamo la forza interiore per affrontare, speriamo il più presto possibile, il ritorno alla normalità".



Porto Ancona: operativo e arriva ordinanza ministero Salute-Mit per accesso al territorio nazionale in sicurezza durante l' emergenza

(FERPRESS) - **Ancona**, 31 MAR - È operativo il **porto** di **Ancona** e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l' ordinanza congiunta del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l' accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l' emergenza coronavirus. Da sabato scorso, le persone che arrivano sul territorio italiano tramite il trasporto marittimo, aereo, ferroviario o terrestre devono consegnare, al momento dell' imbarco, una dichiarazione con la motivazione del viaggio indicando la dimora dove intendono svolgere il periodo obbligatorio di 14 giorni di isolamento fiduciario e di sorveglianza sanitaria una volta entrati in Italia. Le compagnie e gli armatori all' imbarco, oltre a raccogliere le dichiarazioni, devono provvedere alla misurazione della temperatura, che deve essere inferiore ai 37,5° C, e adottare le misure organizzative che assicurino, in tutti i momenti del viaggio, una distanza di almeno un metro tra i passeggeri trasportati. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalarlo con tempestività all' autorità sanitaria. L' ordinanza del ministero della Salute e di quello delle

Infrastrutture e Trasporti prevede anche il divieto di ingresso e la sosta nei porti italiani delle navi in servizio di crociera. Le misure dell' ordinanza non si applicano all' equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante delle imprese che hanno sede legale in Italia. Al momento, queste misure non coinvolgono il traffico traghetti nel **porto** di **Ancona**. Come misura di prevenzione per la diffusione del coronavirus, la compagnia di navigazione Jadrolinija ha infatti sospeso temporaneamente la linea dei traghetti che collega il **porto** di Spalato, in Croazia, con quello di **Ancona**. La Grecia, dal 15 marzo, consente solo l' ingresso e la partenza di mezzi commerciali con a bordo gli autisti. La stessa decisione, di consentire solo il traffico di mezzi commerciali a bordo dei traghetti, era stata adottata dall' Albania; da giovedì Adria Ferries sospenderà momentaneamente il collegamento tra **Ancona** e Durazzo. La compagnia di navigazione Snav, inoltre, ha posticipato la partenza del collegamento con la Croazia dal 6 aprile al 25 maggio. Le misure possono invece interessare i cittadini italiani che vogliono rientrare a casa tramite i collegamenti internazionali rimasti favorendo il loro ritorno e mantenendo un' attenta sorveglianza per evitare ulteriori casi di contagio. "Cerchiamo di resistere tutti insieme per affrontare questo brutto momento e pensiamo a quello che potremo fare per riprendere con tenacia la vita della comunità tutta e anche di quella portuale - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, adatteremo tutte le misure possibili per mitigare le difficoltà di questo periodo. Il **porto** di **Ancona**, insieme agli altri scali di competenza, siamo sicuri tornerà ad essere protagonista dello sviluppo economico e occupazionale con l' impegno degli imprenditori, dei lavoratori e delle istituzioni. Insieme continuiamo a lavorare oggi, nelle difficoltà di queste settimane, e coltiviamo la forza interiore per affrontare, speriamo il più presto possibile, il ritorno alla normalità".



Il porto dorico è operativo

ANCONA Il porto dorico è operativo e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l'ordinanza congiunta del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l'emergenza coronavirus. Da sabato scorso, le persone che arrivano sul territorio italiano tramite il trasporto marittimo, aereo, ferroviario o terrestre devono consegnare, al momento dell'imbarco, una dichiarazione con la motivazione del viaggio indicando la dimora dove intendono svolgere il periodo obbligatorio di 14 giorni di isolamento fiduciario e di sorveglianza sanitaria una volta entrati in Italia. Le compagnie e gli armatori all'imbarco, oltre a raccogliere le dichiarazioni, devono provvedere alla misurazione della temperatura, che deve essere inferiore ai 37,5° C, e adottare le misure organizzative che assicurino, in tutti i momenti del viaggio, una distanza di almeno un metro tra i passeggeri trasportati. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalarlo con tempestività all'autorità sanitaria. L'ordinanza del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e Trasporti prevede anche il divieto di ingresso e la sosta nei porti italiani delle navi in servizio di crociera. Le misure dell'ordinanza non si applicano all'equipaggio dei mezzi di trasporto, al personale addetto al trasporto merci e al personale viaggiante delle imprese che hanno sede legale in Italia. Al momento, queste misure non coinvolgono il traffico traghetti nel porto di Ancona. Come misura di prevenzione per la diffusione del coronavirus, la compagnia di navigazione Jadrolinija ha infatti sospeso temporaneamente la linea dei traghetti che collega il porto di Spalato, in Croazia, con quello di Ancona. La Grecia, dal 15 Marzo, consente solo l'ingresso e la partenza di mezzi commerciali con a bordo gli autisti. La stessa decisione, di consentire solo il traffico di mezzi commerciali a bordo dei traghetti, era stata adottata dall'Albania; da giovedì Adria Ferries sospenderà momentaneamente il collegamento tra Ancona e Durazzo. La compagnia di navigazione Snav, inoltre, ha posticipato la partenza del collegamento con la Croazia dal 6 Aprile al 25 Maggio. Le misure possono invece interessare i cittadini italiani che vogliono rientrare a casa tramite i collegamenti internazionali rimasti favorendo il loro ritorno e mantenendo un'attenta sorveglianza per evitare ulteriori casi di contagio. Cerchiamo di resistere tutti insieme per affrontare questo brutto momento e pensiamo a quello che potremo fare per riprendere con tenacia la vita della comunità tutta e anche di quella portuale dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, adatteremo tutte le misure possibili per mitigare le difficoltà di questo periodo. Il porto di Ancona, insieme agli altri scali di competenza, siamo sicuri tornerà ad essere protagonista dello sviluppo economico e occupazionale con l'impegno degli imprenditori, dei lavoratori e delle istituzioni. Insieme continuiamo a lavorare oggi, nelle difficoltà di queste settimane, e coltiviamo la forza interiore per affrontare, speriamo il più presto possibile, il ritorno alla normalità.



Vivere Osimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Quarantena per chi entra in Italia, operativa al porto di Ancona l'ordinanza ministeriale

È operativo il porto di Ancona e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l'ordinanza congiunta del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l'emergenza coronavirus.

3' di lettura 31/03/2020 - È operativo il porto di Ancona e, a tutela delle attività consentite dal decreto governativo, arriva anche l'ordinanza congiunta del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'accesso al territorio nazionale per garantire la massima sicurezza durante l'emergenza coronavirus. Da sabato scorso, le persone che arrivano sul territorio italiano tramite il trasporto marittimo, aereo, ferroviario o terrestre devono consegnare, al momento dell'imbarco, una dichiarazione con la motivazione del viaggio indicando la dimora dove intendono svolgere il periodo obbligatorio di 14 giorni di isolamento fiduciario e di sorveglianza sanitaria una volta entrati in Italia. Le compagnie e gli armatori all'imbarco, oltre a raccogliere le dichiarazioni, devono provvedere alla misurazione della temperatura, che deve essere inferiore ai 37,5° C, e adottare le misure organizzative che assicurino, in tutti i momenti del viaggio, una distanza di almeno un metro tra i passeggeri trasportati. In caso di insorgenza di sintomi Covid-19, sono obbligati a segnalarlo con tempestività all'autorità sanitaria. L'ordinanza del ministero della Salute e di quello delle Infrastrutture e Trasporti prevede anche il divieto di ingresso e la sosta nei porti italiani delle navi in servizio di crociera. Come misura di prevenzione per la diffusione del coronavirus, la compagnia di navigazione Jadrolinija ha infatti sospeso temporaneamente la linea dei traghetti che collega il porto di Spalato, in Croazia, con quello di Ancona. La Grecia, dal 15 marzo, consente solo l'ingresso e la partenza di mezzi commerciali con a bordo gli autisti. La stessa decisione, di consentire solo il traffico di mezzi commerciali a bordo dei traghetti, era stata adottata dall'Albania; da giovedì Adria Ferries sospenderà momentaneamente il collegamento tra Ancona e Durazzo. La compagnia di navigazione Snav, inoltre, ha posticipato la partenza del collegamento con la Croazia dal 6 aprile al 25 maggio. Le misure possono invece interessare i cittadini italiani che vogliono rientrare a casa tramite collegamenti internazionali rimasti favorendo il loro ritorno e mantenendo un'attenta sorveglianza per evitare ulteriori casi di contagio. "Cerchiamo di resistere tutti insieme per affrontare questo brutto momento e pensiamo a quello che potremo fare per riprendere con tenacia la vita della comunità tutta e anche di quella portuale - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** -, adatteremo tutte le misure possibili per mitigare le difficoltà di questo periodo. Il porto di Ancona, insieme agli altri scali di competenza, siamo sicuri tornerà ad essere protagonista dello sviluppo economico e occupazionale con l'impegno degli imprenditori, dei lavoratori e delle istituzioni. Insieme continuiamo a lavorare oggi, nelle difficoltà di queste settimane, e coltiviamo la forza interiore per affrontare, speriamo il più presto possibile, il ritorno alla normalità".



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Ospedale da campo, si procede Portiamo l'esperienza della Marina»

Oggi arriva la nave con tutto il materiale per l'allestimento di Jesi gestito dal Battaglione San Marco

«Siamo pronti a portare tutta la nostra esperienza per far fronte a questa situazione. Già domani (oggi, ndr) arriverà al porto di Ancona, l'ospedale da campo che sarà gestito dal Battaglione San Marco». A parlare è il capitano di vascello Cosimo Nesca, coordinatore dell'emergenza Covid per l'area Marche Abruzzo. Quello di Jesi, a servizio dell'intera regione è al momento l'unico ospedale militare da campo del centro Italia. Ieri mattina il sopralluogo dei militari già approdati in città, coordinati dal capitano Nesca, assieme al coordinatore del tavolo di emergenza Gores Marche Mario Caroli, ad alcuni dirigenti medici e primari tra cui Marco Candela, ai responsabili Asur tra cui la dottoressa Sonia Bacelli e all'assessore alla Sanità del Comune Maria Luisa Quaglieri. L'ospedale da campo sarà installato, come verificato ieri sul campo dagli stessi tecnici della Marina, nel parcheggio più piccolo che si trova alla sinistra del pronto soccorso (guardando l'ingresso dell'ospedale) e cioè davanti la parte Covid del Carlo Urbani, davanti all'ingresso 16. Dovrebbe cominciare ad ospitare i primi pazienti sabato. Tutto il materiale necessario per l'allestimento della struttura (che sarà in tutto autonoma, anche dal punto di vista energetico grazie a dei gruppi elettrogeni, come pure dei macchinari e dei farmaci) giungerà da Brindisi con una nave. L'ospedale da campo potrà contare su 70 persone tra medici, sanitari (che dovrebbero essere poco più di 20) e tecnici per far funzionare tutta la macchina organizzativa. In tutto saranno oltre 80 persone perché almeno altri 10-15 saranno i tecnici che «in 72 ore allestiranno e renderanno pronto per operare l'ospedale da campo» spiega il capitano di vascello. I militari riposeranno in una struttura alberghiera della città. L'ospedale da campo militare avrà complessivamente 40 posti letto di degenza per pazienti che hanno superato la fase più acuta, gestiti direttamente dalla Marina Militare con personale proveniente da tutta Italia. «Di quei 40 posti letto 4 saranno di Terapia intensiva, questi ultimi seguiti però da un pool di medici e rianimatori che il Dipartimento nazionale di Protezione civile ha riservato per la Regione Marche» aggiunge Cosimo Nesca. Dunque 36 i posti di subintensiva e cioè per quei pazienti che si avviano al miglioramento. «Arriverà domani (oggi, ndr) - conferma il governatore Luca Ceriscioli - l'ospedale da campo della Marina militare che la Regione ha richiesto e ottenuto dal dipartimento della Protezione civile. Tutto il materiale necessario per l'allestimento della struttura giungerà da Brindisi con una nave e l'ospedale sarà allestito in un'area adiacente al Carlo Urbani di Jesi. Sempre domani arriverà il personale sanitario, composto da 70 unità, insieme con 20 tecnici incaricati dell'allestimento. L'ospedale avrà 40 posti letto di degenza gestiti direttamente dalla Marina militare e quattro letti di terapia intensiva, seguiti da un pool di medici e rianimatori riservati per la Regione Marche». Sara Ferreri.



Lavoro fermo, 10 aziende chiedono la cig

Lo riferisce Stefano Cenci presidente di Unindustria: «Sono tutte società che operano in campo elettrico e metalmeccanico» E si unisce all' Sos lanciato dal vice sindaco Grasso a Governo e Regione: «Urgenti misure specifiche per il porto e per la città»

SVILUPPO E OCCUPAZIONE L' effetto domino generato dal Coronavirus sta mettendo in difficoltà non solo le imprese portuali, che risentono fortemente dell' azzeramento del traffico passeggeri e crocieristi, ma anche il comparto metalmeccanico ed elettrico. «Si è di fatto aggravata spiega il presidente della sede locale di Unindustria Stefano Cenci una situazione che era già fragile. Alle imprese, ovviamente parlo per le nostre associate, comincia a mancare liquidità. Già dieci imprenditori del settore metalmeccanico ed elettrico hanno fatto richiesta di cassa integrazione per i propri dipendenti. In totale solo su Civitavecchia si parla di circa 120 lavoratori in cig ordinaria per periodi che vanno dai 30 ai 60 giorni, con la speranza che tra due mesi si possa ricominciare a lavorare». Unindustria si tiene in contatto in videoconferenza con i propri associati e sta studiando le varie formule per l' accesso agevolato al credito. «Ora più che mai abbiamo bisogno del sostegno della Regione e dei ministeri - aggiunge Cenci, sposando in pieno le proposte avanzate ieri anche dal vice sindaco Massimiliano Grasso - quello dei Trasporti e il Mise. Il Mit dovrà dare capacità finanziaria all' Authority per far ripartire il porto che veniva già da una situazione di crisi. Mise e Regione debbono accelerare sull' istituzione della ZIs (Zona logistica speciale, ndc) e se fosse possibile, vista la crisi generata dal Covid 19, la più vantaggiosa Zes (Zona economica speciali, ndc). Inoltre questo è il momento di concedere a Civitavecchia il contratto d' area, o ancora meglio l' accordo di programma che consentirebbe di ottenere finanziamenti statali ed europei. Ma più di tutti oggi serve far partire i cantieri fermi, come la Civitavecchia-Orte che con 480 milioni già finanziati darebbe una boccata di ossigeno vitale alle imprese». LA PROPOSTA Concetti espressi ieri anche dall' esponente della giunta Massimiliano Grasso, partito dalla considerazione che il porto di Civitavecchia sarà quello che maggiormente subirà l' emergenza da Coronavirus per l' azzeramento dei passeggeri, con una perdita per l' **Autorità portuale** di oltre 20 milioni di euro per i mancati diritti su passeggeri in transito e mezzi in polizza. «Sarebbe opportuno afferma l' assessore alla Portualità - che il Governo intervenisse, così come assicurato nei giorni scorsi anche dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli, con un decreto apposito per il rilancio dello scalo. La peculiarità di Civitavecchia è quella di essere porto di riferimento per i passeggeri, sia delle crociere che delle autostrade del mare, settore che probabilmente non inizierà a riprendersi prima di fine anno o del 2021. Per questo, l' amministrazione comunale intende svolgere il suo ruolo di garanzia e di difesa dell' interesse collettivo costituito dal sistema **portuale** nel suo complesso, sostenendo l' azione dell' Adsp nel richiedere al Ministro un intervento ad hoc per tutelare le attività economiche del nostro porto. Per questo - conclude il vice sindaco - è necessario rivolgersi a Governo e Regione chiedendo di finanziare un piano di rilancio del sistema **portuale**, sia con investimenti dal punto di vista infrastrutturale, che con risorse che nel breve e medio periodo consentano all' Authority di utilizzare fondi anche per la parte corrente, mantenendo i servizi, anziché tagliandoli ancora, e con essi a cascata i posti di lavoro correlati». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Borsa Italiana

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto Civitavecchia, di Majo: scalo operativo per qualsiasi tipologia di merce

(Teleborsa) - Traffico crocieristico in crisi assoluta e il Porto di Civitavecchia per il drastico calo di "passeggeri turisti" ne paga l' altissimo prezzo. Proprio un settore, quello delle navi da crociera piccole e grandi che siano, che ha da anni rappresentato per lo scalo marittimo del vicino nord di Roma la prima molla di un costante e crescente sviluppo , divenendo in tempi relativamente brevi indiscusso leader internazionale. Pur mantenendo tuttavia intatte le proprie prerogative di importante punto di smistamento di merci di ogni tipo e il ruolo di storica principale porta d' ingresso del movimento passeggeri da e per la Sardegna . "Accolgo l' appello della Ministra Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli - ha dichiarato **Francesco Maria di Majo**, Presidente **Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno** Centro Settentrionale - che nel ribadire come il polo marittimo costituisca uno dei settori più importanti dell' economia ha chiesto a noi Presidenti delle AdSP di contribuire, innanzitutto, alla elaborazione di misure di carattere economico ed organizzativo per il contenimento della crisi e, successivamente, di soluzioni per il rilancio dell' economia **portuale** . "Va rimarcato ancora una volta - ha sottolineato di **Majo** - che il Porto di Civitavecchia, insieme a quello di Gaeta, è l' unico del Lazio che con la massima efficienza e velocità può servire l' intero bacino della Capitale . E in questa fase emergenziale, l' Amministrazione sta cercando di rispondere in maniera rapida e flessibile per mettere in condizione i due scali marittimi del Lazio, in primo luogo Civitavecchia, di ricevere grandi quantità di merce, in virtù della sua capacità e delle banchine che ha a disposizione, con l' ulteriore vantaggio di un Interporto (a circa 1,5 Km di distanza dal Porto di Civitavecchia, n.d.r.) diventato da qualche mese operativo e al servizio dell' intero cluster **portuale**, dotato di celle frigorifere con elevata capacità di stoccaggio . Ben vengano quindi in questo periodo - ha aggiunto il Presidente AdSP - anche operazioni sinergiche tra diversi operatori portuali al fine di non perdere traffici , come ad esempio da parte di un nuovo operatore, lo stoccaggio di circa tremila autovetture in importazione . L' ambito **portuale** e quello retroportuale dispongono inoltre di altre aree immediatamente disponibili e adatte a ricevere qualunque tipologia di merce". "In questo momento di straordinaria emergenza - ha detto infine di **Majo** - vi sono anche ragioni dettate dalle misure di sicurezza sanitaria che imporrebbero l' utilizzo di percorsi stradali e ferroviari più brevi e, oltretutto, più convenienti. E' di conseguenza oltremodo necessario che il Porto di Civitavecchia, e anche Gaeta, si apra a maggiore diversificazione per quanto riguarda le tipologie di traffico che non hanno mai scalato gli approdi del network laziale. Vere opportunità per le destinazioni finali delle merci nei diversi poli logistici e di distribuzione all' interno dell' intera Regione Lazio . (Teleborsa) 31-03-2020 02:46.



Porto di Civitavecchia: Di Majo, scalo pronto ed operativo per qualsiasi tipologia di merce

(FERPRESS) - Civitavecchia, 31 MAR - "In un momento in cui Civitavecchia paga, forse più di tutti, il drastico calo passeggeri e crocieristico, settore quest' ultimo in cui è stata fino ad oggi leader a livello internazionale, è nostra intenzione, d' accordo con gli operatori portuali, far presente che tutto il settore commerciale rimane, comunque, operativo. Accolgo l' appello del Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli la quale, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell' economia, ha chiesto a noi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale di contribuire, innanzitutto, alla elaborazione di misure di carattere economico ed organizzativo per il contenimento della crisi e, successivamente, di misure per il rilancio dell' economia portuale. In questa fase emergenziale, l' amministrazione sta cercando di rispondere in maniera rapida e flessibile per mettere in condizione il porto di Civitavecchia, unitamente a quello di Gaeta, di ricevere grandi quantità di merce, in virtù della sua capacità e delle banchine che ha a disposizione e con il vantaggio ulteriore di un Interporto (a circa 1,5 Km di distanza dal porto di Civitavecchia) diventato da qualche mese operativo e a servizio dell' intero cluster portuale e dotato di celle frigorifere con elevata capacità di stoccaggio. Ben vengano, in questo periodo, anche operazioni sinergiche tra diversi operatori portuali al fine di non perdere traffici, come ad esempio l' operazione odierna di un importante stoccaggio, da parte di un operatore, di un nuovo traffico di almeno tre mila autovetture in polizza in importazione, in un' area data recentemente in concessione (ad un altro operatore) e, quindi, ancora non del tutto operativa. L' ambito portuale e quello retroportuale ha altre aree che sono immediatamente disponibili e fruibili per ricevere qualunque tipologia di merce. A tale riguardo, va rimarcato, ancora una volta, che il porto di Civitavecchia, insieme al porto di Gaeta, è l' unico, del Lazio che, con la massima efficienza e velocità, può servire l' intero bacino della Capitale. Oltre alle note motivazioni ambientali, ovvero la riduzione di emissioni nocive derivanti dai chilometri di percorrenza stradale tra il porto di Civitavecchia e Gaeta e le destinazioni finali della merce nei diversi poli logistici e di distribuzione all' interno della Regione Lazio, in questo momento vi sono anche ragioni dettate dalle misure di sicurezza sanitaria che imporrebbero l' utilizzo di percorsi stradali e ferroviari più brevi e, oltretutto, più convenienti. E' oltremodo necessario che il porto si apra ad una maggiore diversificazione per quanto riguarda le tipologie di traffico che non hanno mai scalato gli approdi del network laziale". A dichiararlo è il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.



Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il porto di Civitavecchia pronto ed operativo per qualsiasi tipologia di merce

Civitavecchia - 'In un momento in cui **Civitavecchia** paga, forse più di tutti, il drastico calo passeggeri e crocieristico, settore quest' ultimo in cui è stata fino ad oggi leader a livello internazionale, è nostra intenzione, d' accordo con gli operatori portuali, far presente che tutto il settore commerciale rimane, comunque, operativo. Accolgo l' appello del Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli la quale, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell' economia, ha chiesto a noi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale di contribuire, innanzitutto, alla elaborazione di misure di carattere economico ed organizzativo per il contenimento della crisi e, successivamente, di misure per il rilancio dell' economia portuale. In questa fase emergenziale, l' amministrazione sta cercando di rispondere in maniera rapida e flessibile per mettere in condizione il **porto di Civitavecchia**, unitamente a quello di **Gaeta**, di ricevere grandi quantità di merce, in virtù della sua capacità e delle banchine che ha a disposizione e con il vantaggio ulteriore di un Interporto (a circa 1,5 Km di distanza dal **porto di Civitavecchia**) diventato da qualche mese operativo e a servizio dell' intero cluster portuale e dotato di celle frigorifere con elevata capacità di stoccaggio. Ben vengano, in questo periodo, anche operazioni sinergiche tra diversi operatori portuali al fine di non perdere traffici, come ad esempio l' operazione odierna di un importante stoccaggio, da parte di un operatore, di un nuovo traffico di almeno tre mila autovetture in polizza in importazione, in un' area data recentemente in concessione (ad un altro operatore) e, quindi, ancora non del tutto operativa. L' ambito portuale e quello retroportuale ha altre aree che sono immediatamente disponibili e fruibili per ricevere qualunque tipologia di merce. A tale riguardo, va rimarcato, ancora una volta, che il **porto di Civitavecchia**, insieme al **porto di Gaeta**, è l' unico, del Lazio che, con la massima efficienza e velocità, può servire l' intero bacino della Capitale. Oltre alle note motivazioni ambientali, ovvero la riduzione di emissioni nocive derivanti dai chilometri di percorrenza stradale tra il **porto di Civitavecchia** e **Gaeta** e le destinazioni finali della merce nei diversi poli logistici e di distribuzione all' interno della Regione Lazio, in questo momento vi sono anche ragioni dettate dalle misure di sicurezza sanitaria che imporrebbero l' utilizzo di percorsi stradali e ferroviari più brevi e, oltretutto, più convenienti. E' oltremodo necessario che il **porto** si apra ad una maggiore diversificazione per quanto riguarda le tipologie di traffico che non hanno mai scalato gli approdi del network laziale'. A dichiararlo è il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Setentrionale, Francesco Maria di Majo.



Civitavecchia accoglie qualsiasi tipologia di merce

di Majo: ben vengano sinergie tra operatori per non perdere traffici

CIVITAVECCHIA Il porto di Civitavecchia è pronto ad accogliere qualsiasi tipologia di merce. A dichiararlo è il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, in un momento in cui Civitavecchia paga, forse più di tutti, il drastico calo passeggeri e crocieristico, settore quest'ultimo in cui è stata fino ad oggi leader a livello internazionale. Ma l'intenzione del presidente di Majo, d'accordo con gli operatori portuali, è quella di far presente che tutto il settore commerciale rimane, comunque, operativo. Accolgo l'appello del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli la quale, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell'economia, ha chiesto a noi presidenti delle Autorità di Sistema portuale di contribuire, innanzitutto, alla elaborazione di misure di carattere economico ed organizzativo per il contenimento della crisi e, successivamente, di misure per il rilancio dell'economia portuale, prosegue il presidente. In questa fase emergenziale, l'amministrazione sta cercando di rispondere in maniera rapida e flessibile per mettere in condizione il porto di Civitavecchia, unitamente a quello di Gaeta, di ricevere grandi quantità di merce, in virtù della sua capacità e delle banchine che ha a disposizione e con il vantaggio ulteriore di un Interporto (a circa 1,5 Km di distanza dal porto di Civitavecchia) diventato da qualche mese operativo e a servizio dell'intero cluster portuale e dotato di celle frigorifere con elevata capacità di stoccaggio. Ben vengano, in questo periodo, anche operazioni sinergiche tra diversi operatori portuali al fine di non perdere traffici, come ad esempio l'operazione odierna di un importante stoccaggio, da parte di un operatore, di un nuovo traffico di almeno tre mila autovetture in polizza in importazione, in un'area data recentemente in concessione (ad un altro operatore) e, quindi, ancora non del tutto operativa. L'ambito portuale e quello retroportuale ha altre aree che sono immediatamente disponibili e fruibili per ricevere qualunque tipologia di merce. A tale riguardo, il presidente dell'AdSp rimarcato, ancora una volta, che il porto di Civitavecchia, insieme al porto di Gaeta, è l'unico, del Lazio che, con la massima efficienza e velocità, può servire l'intero bacino della Capitale, movimentando qualsiasi tipologia merceologica. Oltre alle note motivazioni ambientali, ovvero la riduzione di emissioni nocive derivanti dai chilometri di percorrenza stradale tra il porto di Civitavecchia e Gaeta e le destinazioni finali della merce nei diversi poli logistici e di distribuzione all'interno della Regione Lazio, in questo momento vi sono anche ragioni dettate dalle misure di sicurezza sanitaria che imporrebbero l'utilizzo di percorsi stradali e ferroviari più brevi e, oltretutto, più convenienti. E' oltremodo necessario conclude di Majo che il porto si apra ad una maggiore diversificazione per quanto riguarda le tipologie di traffico che non hanno mai scalato gli approdi del network laziale.



PORTI Civitavecchia accoglie qualsiasi tipologia di merce

di Majo: ben vengano sinergie tra operatori per non perdere traffici

14 MARZO 2020, 10:00

di Redazione



CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia è pronto ad accogliere qualsiasi tipologia di merce. A dichiararlo è il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, in un momento in cui Civitavecchia paga, forse più di tutti, il drastico calo passeggeri e crocieristico, settore quest'ultimo in cui è stata fino ad oggi leader a livello internazionale. Ma l'intenzione del presidente di Majo, d'accordo con gli operatori portuali, è quella di far presente che tutto il settore commerciale rimane, comunque, operativo. Accolgo l'appello del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli la quale, nel ribadire che il polo marittimo costituisce uno dei settori più importanti dell'economia, ha chiesto a noi presidenti delle Autorità di Sistema portuale di contribuire, innanzitutto, alla elaborazione di misure di carattere economico ed organizzativo...

ARGOMENTI CORRELATI
 SOSTEGNO AL SISTEMA PORTUALE E DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE
 SOSTEGNO AL SISTEMA PORTUALE E DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE
 SOSTEGNO AL SISTEMA PORTUALE E DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE

DA NON PERDERE
 Assemminai chiede
 Il porto dorico è

Civitavecchia, l'appello: 'Dal Governo serve un Decreto per salvare il porto'

Redazione

Civitavecchia 'Il nostro scalo, con l'azzeramento dei passeggeri, sarà quello che in Italia subirà l'emergenza più degli altri. Soltanto l'Adsp perderà oltre 20 milioni: non servono altri tagli, ma risorse per un piano di investimenti e di spesa pubblica. Per fare ripartire il porto urge un decreto ad hoc'. E' l'appello del vice sindaco Massimiliano Grasso, con delega alle Politiche portuali, che puntualizza: 'E' del tutto evidente come - di fronte alle notevoli diversità esistenti tra un porto e l'altro - più che con un provvedimento di carattere generale, sarebbe opportuno che il Governo intervenisse con atti mirati alle caratteristiche ed esigenze di ciascuno scalo. La peculiarità di Civitavecchia è quella di essere, storicamente, il porto di riferimento per i passeggeri, sia delle crociere che delle autostrade del mare. Un segmento di traffico di fatto azzerato, e che è ragionevole pensare che non inizierà a riprendersi prima di fine anno o del 2021'. Il vice sindaco fa notare che, in termini di bilancio, l'AdSP rischia di registrare minori entrate per oltre 20 milioni di euro per i mancati diritti su passeggeri in transito e mezzi in polizza. A questo si aggiungeranno anche le inevitabili perdite, viste anche le cancellazioni registratesi nel traffico aereo, dei volumi di rinfuse liquide destinate all'aeroporto di Fiumicino. 'Per il bilancio dell'ente, già in oggettiva difficoltà, il rischio è quello di un salasso che manderà in default l'Adsp e tutto il suo indotto. Già, infatti, si registrano nel cluster portuale di Civitavecchia ricadute pesantissime in termini occupazionali, che mettono a dura prova la tenuta stessa delle imprese portuali. Come se non bastasse, questi effetti potranno, inoltre, essere resi ancora più nefasti da possibili azioni di dumping sui diritti e sulle tasse portuali da parte di altri scali limitrofi (si pensi soprattutto ai porti toscani o a quelli campani), che potendo contare su altre entrate, potrebbero, soprattutto in questa fase, accentuare la concorrenza con forti sconti per gli armatori, portando via altri traffici che successivamente diventerebbe arduo riconquistare'. Per questo motivo, conclude Grasso: 'E' necessario rivolgersi al Governo e alla Regione chiedendo di finanziare un piano di rilancio del sistema portuale, sia con investimenti dal punto di vista infrastrutturale, che con risorse che nel breve e medio periodo consentano all'Authority di utilizzare fondi anche per la parte corrente, mantenendo i servizi, anziché tagliandoli ancora, e con essi a cascata i posti di lavoro correlati'.



Civitavecchia, l'appello: 'Dal Governo serve un Decreto per salvare il porto'

31 MARZO 2020 - Redazione



Civitavecchia - "Il nostro scalo, con l'azzeramento dei passeggeri, sarà quello che in Italia subirà l'emergenza più degli altri. Soltanto l'Adsp perderà oltre 20 milioni: non servono altri tagli, ma risorse per un piano di investimenti e di spesa pubblica. Per fare ripartire il porto urge un decreto ad hoc". E' l'appello del vice sindaco Massimiliano Grasso, con delega alle Politiche portuali, che puntualizza: "E' del tutto evidente come - di fronte alle notevoli diversità esistenti tra un porto e l'altro - più che con un provvedimento di carattere generale, sarebbe opportuno che il Governo intervenisse con atti mirati alle caratteristiche ed esigenze di ciascuno scalo. La peculiarità di Civitavecchia è quella di essere, storicamente, il porto di riferimento per i passeggeri, sia delle crociere che delle autostrade del mare. Un segmento di traffico di fatto azzerato, e che è ragionevole pensare che non inizierà a riprendersi prima di fine anno o del 2021".

Il vice sindaco fa notare che, in termini di bilancio, l'AdSP rischia di registrare minori entrate per oltre

Iscriviti alla newsletter

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

Napoli, sindacati in coro: Stop a canoni e bando su lavoro portuale

Redazione

Napoli Il porto di Napoli, al pari di altri scali italiani, sta subendo gravissimi contraccolpi. Per questo motivo, al fine di tutelare il lavoro portuale in una fase così difficile, sulla falsariga di quello che stanno accadendo in altri porti a livello nazionale, anche lo scalo di Napoli dovrebbe chiedere con forza la sospensione dei canoni concessori e autorizzativi per le imprese portuali. E' questo il senso della lettera che le segreterie regionali di Filt-Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti hanno inviato oggi al presidente e segretario generale dell'Authority, Pietro Spirito e Francesco Messineo, ai membri della Commissione di Gestione, Organismo di Partenariato e Commissione Consultiva dell'ente, per evidenziare le criticità del porto napoletano. Criticità che potrebbero aumentare, rivendicano i sindacati, 'a causa della procedura di gara attualmente in corso per l'affidamento della concessione, ex art. 17 della legge 84/94, per la fornitura di lavoro temporaneo nello porto di Napoli'. I sindacati denunciano che 'i presupposti su cui si è redatto il relativo bando di gara sono riferiti ad un contesto purtroppo superato, stravolto dall'eccezionalità della situazione al punto da rendere ormai inattuali i contenuti del bando stesso per quanto attiene alla valutazione di prospettiva economica e di sostenibilità della concessione in via di affidamento'. Pertanto, l'appello dei sindacati all'Authority è 'di riconsiderare la procedura di gara nel suo complesso, ritirando il bando per le stesse motivazioni che hanno già indotto a rinviare i termini di presentazione delle offerte e di predisporre nuovi atti aggiornati al quadro della situazione venutasi a determinare per effetto dell'emergenza sanitaria. E nel contempo di predisporre atti di gara coerenti con più realistiche valutazioni prospettiche sul possibile equilibrio futuro tra volumi di traffici marittimi e sostenibilità del lavoro temporaneo nel porto di Napoli'.



Napoli, sindacati in coro: "Stop a canoni e bando su lavoro portuale"

31 MARZO 2020 - Italia



Napoli - Il porto di Napoli, al pari di altri scali italiani, sta subendo gravissimi contraccolpi. Per questo motivo, al fine di tutelare il lavoro portuale in una fase così difficile, sulla falsariga di quello che stanno accadendo in altri porti a livello nazionale, anche lo scalo di Napoli dovrebbe chiedere con forza la sospensione dei canoni concessori e autorizzativi per le imprese portuali. E' questo il senso della lettera che le segreterie regionali di Filt-Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti hanno inviato oggi al presidente e segretario generale dell'Authority, Pietro Spirito e Francesco Messineo, ai membri della Commissione di Gestione, Organismo di Partenariato e Commissione Consultiva dell'ente, per evidenziare le criticità del porto napoletano.

Criticità che potrebbero aumentare, rivendicano i sindacati, "a causa della procedura di gara attualmente in corso per l'affidamento della concessione, ex art. 17 della legge 84/94, per la fornitura di lavoro temporaneo nello porto di Napoli". I sindacati denunciano che "i presupposti su cui si è redatto il relativo bando di gara

Iscriviti alla newsletter

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

Il Roma

Napoli

IL CASO L' Esecutivo impone ai tre commissari e all' armatore 24 ore per sbloccare lo stop alle navi

Ultimatum del Governo a Tirrenia

ROMA. Il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, e quello dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, hanno chiesto a Tirrenia Cin e ai commissari di Tirrenia di definire e adottare entro 24 ore gli atti necessari a sbloccare le navi per garantire la continuità. La richiesta è stata avanzata al termine di una conferenza call da cui, si legge in una nota, «sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell' attuale blocco dell' operatività delle navi Tirrenia». I ministri, prosegue il comunicato, «hanno chiesto all' azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzitutto i servizi di continuità territoriale, con l' obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». «Bene che il confronto tra governo e commissari di Tirrenia abbia portato a ipotesi di mediazione che permettano di garantire i collegamenti con le isole» affermano Luciano Nobili e Raf faella Paita, componenti di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera. «Ora è fondamentale che le soluzioni trovate vengano applicate in fretta per evitare che gli italiani che vivono in Sardegna e Sicilia possano correre il pericolo di essere isolati in questo momento difficile», concludono. **MOBY SULLE TRATTE.** Sono le navi Moby del gruppo Onorato a garantire cinque rotte da e per la Sardegna, dopo lo stop di quelle della Cin-Compagnia italiana di navigazione, seguito alla decisione dei commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria di bloccare i conti di Cin con un sequestro conservativo. L' armatore Vincenzo Onorato già lunedì sera aveva annunciato che i traghetti Moby avrebbero assicurato, fuori dalla convenzione con lo Stato, il servizio di continuità territoriale marittima con la Sardegna, a cominciare dalla tratta Civitavecchia -Olbia. Da ieri sono state garantite anche la Genova **Porto** Torres e la Napoli -Cagliari. A tarda sera il presidente della Regione Sardegna ha annunciato che saranno coperte anche le tratte Livorno -Cagliari e Livorno -Olbia. **LO SCONTRO ONORATO COMMISSARI.** All' origine della decisione dei commissari di Tirrenia nominati dal Mise, c' è un credito da 180 milioni vantato dallo Stato nei confronti di Cin, la new company nata quando l' ex compagnia pubblica di navigazione fu ceduta, nel 2012, a Onorato, patron di Moby. Cin sostiene di aver più volte comunicato la disponibilità a offrire "garanzie di pagamento di quanto reclamato da Tirrenia e nonostante il momento così drammatico per il Paese". Il debito di Cin, da pagare a rate, andrebbe saldato entro il 2021. Con la decisione dei commissari di bloccare i conti bancari di Cin, la scelta, come estrema ratio di Onorato, di bloccare il servizio garantito dalla Tirrenia.

FATTI DEL GIORNO
18 febbraio 2020
18 febbraio 2020

IL CASO L' Esecutivo impone ai tre commissari e all' armatore 24 ore per sbloccare lo stop alle navi

Ultimatum del Governo a Tirrenia

ALLA CORTI DELLA GIUSTIZIA
Acquiescenza Gedi, al Commissario Ue

TIRRENIA Cin, la Compagnia italiana di navigazione, ha chiesto ai commissari Ue di sbloccare lo stop alle navi Tirrenia. La richiesta è stata avanzata al termine di una conferenza call da cui, si legge in una nota, «sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell' attuale blocco dell' operatività delle navi Tirrenia». I ministri, prosegue il comunicato, «hanno chiesto all' azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzitutto i servizi di continuità territoriale, con l' obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». «Bene che il confronto tra governo e commissari di Tirrenia abbia portato a ipotesi di mediazione che permettano di garantire i collegamenti con le isole» affermano Luciano Nobili e Raf faella Paita, componenti di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera. «Ora è fondamentale che le soluzioni trovate vengano applicate in fretta per evitare che gli italiani che vivono in Sardegna e Sicilia possano correre il pericolo di essere isolati in questo momento difficile», concludono.

TIRRENIA A FRENTE. LA ROMA NUOVA BY ANNI, IL NABUCCO BY Spaga una fuocata alla moglie malata e al suicidio

COLLABORI DELLA PROTEZIONE CIVILE PER INCENDI E GELATE Il freddo si sposta al Sud, in Campania c'è l'Alerta

BLOCCHI SEMI PER ULTRA DOPPIA FINO AD IMPROVVISATE Truffa all'Ennio con gli incassi delle slot, posti i sigilli

COLLABORI DI INTERESSI MAGNOLI, SEQUESTRO DA 18 MILIONI Confisca milionaria a Bordenaro, il "no" delle cam

VALERIO L'azienda di 400 uomini, a 180 milioni di credito dallo Stato, ha chiesto ai commissari Ue di sbloccare lo stop alle navi Tirrenia. La richiesta è stata avanzata al termine di una conferenza call da cui, si legge in una nota, «sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell' attuale blocco dell' operatività delle navi Tirrenia». I ministri, prosegue il comunicato, «hanno chiesto all' azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzitutto i servizi di continuità territoriale, con l' obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». «Bene che il confronto tra governo e commissari di Tirrenia abbia portato a ipotesi di mediazione che permettano di garantire i collegamenti con le isole» affermano Luciano Nobili e Raf faella Paita, componenti di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera. «Ora è fondamentale che le soluzioni trovate vengano applicate in fretta per evitare che gli italiani che vivono in Sardegna e Sicilia possano correre il pericolo di essere isolati in questo momento difficile», concludono.

VALERIO L'azienda di 400 uomini, a 180 milioni di credito dallo Stato, ha chiesto ai commissari Ue di sbloccare lo stop alle navi Tirrenia. La richiesta è stata avanzata al termine di una conferenza call da cui, si legge in una nota, «sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell' attuale blocco dell' operatività delle navi Tirrenia». I ministri, prosegue il comunicato, «hanno chiesto all' azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzitutto i servizi di continuità territoriale, con l' obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». «Bene che il confronto tra governo e commissari di Tirrenia abbia portato a ipotesi di mediazione che permettano di garantire i collegamenti con le isole» affermano Luciano Nobili e Raf faella Paita, componenti di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera. «Ora è fondamentale che le soluzioni trovate vengano applicate in fretta per evitare che gli italiani che vivono in Sardegna e Sicilia possano correre il pericolo di essere isolati in questo momento difficile», concludono.



Cis, fissato il nuovo incontro frenata sull' ex Banca d' Italia

Ancora da trovare i 7 milioni di euro per l' acquisto dell' immobile da destinare al corso di Medicina Nella riunione precedente Melucci aveva sollecitato un' accelerazione per rilanciare i progetti fermi

NICOLA SAMMALI

Nicola SAMMALI Dopo l' ultimo confronto fiume di venerdì scorso, incentrato sulle criticità che bloccano gli interventi programmati nel Contratto istituzionale di sviluppo per Taranto (Cis), è stato convocato per domani pomeriggio in Prefettura (dalle 15) un nuovo aggiornamento con le amministrazioni appaltanti responsabili degli investimenti ammessi al finanziamento. A presiedere il Tavolo istituzionale permanente (Tip) ci sarà il sottosegretario con delega alla Programmazione economica e agli investimenti Mario Turco, oltre al prefetto Demetrio Martino, mentre saranno collegati in videoconferenza l' amministratore delegato di Invitalia e rappresentanti della presidenza del Consiglio e di Investitalia. Il tema da sviluppare è quello delle risorse, dei progetti, dei cantieri che non partono. Nell' ordine del giorno non dovrebbe trovare spazio però, almeno per il momento, il punto legato alle risorse finanziarie che potrebbero essere destinate al Comune di Taranto per l' acquisto e l' adeguamento dell' immobile di pregio della Banca d' Italia, in piazza Ebalia, che diventerà sede del corso di laurea autonomo in Medicina e Chirurgia (a partire dal prossimo anno accademico) e del futuro Ateneo. La somma, che dovrebbe ammontare a 7 milioni di euro, non si è ancora materializzata sul Cis: la presentazione del cronoprogramma dei lavori (già condiviso dalla conferenza di servizi il 2 marzo scorso, quando è stata visionata anche la bozza che riguarda in particolare le aree sul piano rialzato dell' ex sede della Banca d' Italia a Taranto) è un passaggio obbligato per ottenere dal governo quei fondi annunciati dalla presidenza del Consiglio a febbraio. Una settimana fa il sindaco Rinaldo Melucci, l' assessore ai Lavori pubblici Ubaldo Occhinegro e la struttura tecnica di Palazzo di città hanno fatto il punto sulle singole schede progettuali (attualmente poco meno di 40), seguendo lo schema degli incontri individuali, ma il messaggio lanciato al termine del Tip invitava invece a velocizzare le procedure per rilanciare gli stessi progetti entro l' estate. Melucci ha quindi sottolineato l' esigenza di fare un passo in avanti, rispetto alle ultime convocazioni, e di passare alla realizzazione delle opere nel più breve tempo possibile. Un sentimento condiviso anche dal presidente di Confindustria Taranto Antonio Marinaro, che in quell' occasione ha messo in evidenza la centralità delle imprese del territorio nell' attuazione degli interventi messi in campo in ambito Cis. Il senatore Turco, tuttavia, aveva rimarcato che l' obiettivo del ciclo di incontri con le amministrazioni (anche Comune di Statte, Marina Militare, Mibact Puglia e **Autorità** di **sistema** portuale di Taranto) è quello di accelerare la spesa, e aveva parlato degli ostacoli ai residui interventi, alcuni dei quali in ritardo da oltre un decennio. Da qui la richiesta alle stazioni appaltanti di un grande sforzo collaborativo per dare esecutività ai progetti, fermi da troppo tempo. Il percorso intrapreso nell' ultimo mese doveva portare all' eliminazione di tutte le criticità che persistono, poiché a fronte di poco più 1 miliardo a disposizione per il Cis risulta una spesa realizzata di 327 milioni di euro: resta una dotazione finanziaria di circa 680 milioni di euro da utilizzare, anche se per alcuni progetti ritenuti irrealizzabili è stata valutata la possibilità di riprogrammare le risorse assegnate, che rischiano altrimenti di rimanere ferme ancora a lungo.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Aumentare la velocità di crociera degli interventi programmati nel Cis, ha ripetuto Turco, che attualmente è pari a 10,4 anni, tanto da richiedere una costante ricognizione dei progetti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messaggero Marittimo Mensile

Taranto

Nel 2019 nel porto di Taranto traffico di 18,1 mln di tonn.

TARANTO Nel 2019 il porto di Taranto ha movimentato 18,1 milioni di tonnellate di merci, registrando una riduzione dell'11,3% rispetto al 2018 conclusosi con 20,4 milioni di tonnellate di merci. Analizzando in dettaglio le statistiche pubblicate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, lo scorso anno sono state sbarcate merci per 10,3 milioni di tonnellate (14%) e 7,9 milioni quelle imbarcate (- 7,3%). Nel suo complesso, il cargo in transito dal porto di Taranto risulta costituito per circa il 51% da rinfuse solide; per il 25% da merci varie e per il 24% da rinfuse liquide. Il traffico è stato caratterizzato da andamenti alterni. Le movimentazioni hanno infatti registrato un segno decisamente positivo per le rinfuse liquide (+ 14%), a cui si contrappone il trend negativo per le rinfuse solide (- 21%) e le merci varie (- 6%). In relazione al traffico di rinfuse liquide, l'Autorità di Sistema portuale registra un incremento relativo agli sbarchi che hanno segnato, con circa 1,7 milioni di tonnellate, + 55% sul 2018; gli imbarchi con 2,6 milioni hanno registrato una variazione in riduzione dell'1,5%. Per quanto riguarda la movimentazione di rinfuse solide, dopo una iniziale ripresa dei traffici che ha fatto segnare un incremento rispetto al 2018 nei primi sei mesi, si è registrato un forte calo a partire da agosto, in conseguenza del gravissimo incidente verificatosi sul IV Sporgente dedicato allo sbarco di materie prime destinate allo stabilimento siderurgico a cui è seguito il sequestro dell'area. La ridotta capacità di movimentazione e l'incertezza causata dal contenzioso relativo alla gestione dello stabilimento siderurgico hanno avuto un drastico impatto sul traffico di rinfuse solide rispetto alla precedente annualità. In riferimento al traffico containerizzato, l'Autorità di Sistema portuale ricorda che il 27 Febbraio 2020 è stata completata la procedura di acquisizione delle aree demaniali e delle facilities del Molo Polisetoriale da parte della San Cataldo Container Terminal Spa, società controllata dalla Yilport Holding. Tale risultato rappresenta uno step decisivo nel processo di imminente rilancio del traffico dei containers nel porto di Taranto, avviato già con la firma a Luglio scorso della concessione a Yilport Holding per la durata di 49 anni. Inoltre nel 2019 lo scalo di Taranto ha posto le basi per dare nuovo impulso alle attività commerciali. L'avvio della Zona Economica Speciale interregionale Ionica e la prossima istituzione della Zona Franca doganale interclusa del porto di Taranto, renderanno possibile attirare nuove attività industriali e manifatturiere che dovranno avvalersi del porto per il proprio import-export.



MANFREDONIA SOS

Il coronavirus ha bloccato anche la pesca subito la cig

MANFREDONIA. L' emergenza Co vid -19 ha portato alla chiusura delle attività di ristorazione e delle piazze più importanti di ricevimento della produzione ittica. «Il solo porto di Manfredonia conta su 160 barche ferme da tre settimane, con almeno un migliaio di persone che non hanno più alcun reddito o sostentamento. Per questo sono necessari da parte del governo regionale misure immediate e straordinarie di interventi, che possono derivare da una pronta rimodulazione dei fondi FEAMP disponibili, con una modifica al regolamento vigente, da utilizzare come una sorta di cassa integrazione, un sussidio per pescatori e addetti ai lavori e un ristoro per gli armatori in questa situazione emergenziale. Oppure intervenendo facendo ricorso all' erogazione di ulteriori risorse dell' ente», afferma il consigliere regionale De Leonardis.

OIA TAU

Niente rischi di contagio al porto

Nuovo caso ma l'addetto non lavorava da un mese. Negativi altri test

GIOIA TAURO - Nessun pericolo per il **porto** e soprattutto per i portuali dopo la notizia di un secondo contagio da Covid - 19 verificatisi nell' area portuale. Il primo, come si ricorderà, fu il doganiere pendolare da Reggio Calabria che poi diede il via ad una serie di controlli per fortuna tutti negativi. Ieri la notizia che un dipendente di Mct è stato ricoverato per il Grande Ospedale Metropolitano in condizioni ritenute serie. Si tratta di un portuale di Sinopoli che, precisa la società «non è in servizio dallo scorso 3 marzo, quando si assentò perché doveva sottoporsi ad un intervento chirurgico». Si presume che abbia potuto essere infettato proprio durante la degenza in un presidio ospedaliero o durante il periodo di convalescenza trascorsa a casa, ragione per cui il management aziendale si dice tranquillo visto il suo periodo lungo di assenza dal lavoro. Anche la madre del portuale nei giorni scorsi è stata infettata dal coronavirus ed è anch' essa ricoverata a Reggio Calabria. Nessun allarme per MedCenter Container Terminal, uno tra gli snodi strategici per gli approvvigionamenti nel nostro paese. Non dimentichiamo infatti, che il Terminal Contenitori di **Gioia Tauro**, non solo per dimensioni e localizzazione geografica, ma anche per dimensioni di piazzali e banchine, tipologia e quantità di equipment è il **porto** strategico italiano per il transhipment delle merci che ogni giorno troviamo nelle nostre case: dal cibo al vestiario ma anche per apparecchiature sanitarie. Un luogo dove operano tra diretto ed indotto oltre 2500 persone. Già a fine febbraio Mct aveva già costituito un team per affrontare la crisi che si stava allargando anche in Italia e nella prima decade di marzo costituì un Comitato di Controllo sul campo al quale partecipano anche le rappresentanze sindacali. Non solo l' azienda ha immediatamente reperito, nonostante le difficoltà sul mercato dovute alla scarsità del materiale, tutti i dispositivi di protezione individuale al fine di consentire agli operatori di lavorare in sicurezza. Inoltre, sono state incaricate ditte specializzate per la sanificazione degli uffici e delle cabine dei mezzi. Per dimostrarsi vicina ai lavoratori ed alle loro famiglie, Mct ha subito deciso di dare un ulteriore buono pasto del valore di 12 euro, che si aggiunge a quello normalmente erogato di 8 euro, a chi si dimostra vicino all' azienda contribuendo con il suo lavoro alla continuità lavorativa. E fino ad oggi i risultati stanno dando ragione al management aziendale grazie all' impegno dei portuali che con il loro lavoro stanno difendendo un patrimonio economico importantissimo non solo per la Calabria ma per l' intero sistema Paese: anche in questo grave momento. Un lavoro che produce una produttività che nonostante il momento viene ritenuta accettabile operando 22,5 movimenti di media sulle navi madri e 21,5 sui feeder. Anche il dato sull' assenteismo sta migliorando giorno dopo giorno e vi è la certezza che ancora una volta grazie agli sforzi ed alla professionalità di tutti, il **porto** di **Gioia Tauro** continua ad essere un punto di riferimento strategico nel panorama della portualità italiana e non solo.



Messaggero Marittimo Mensile

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto calabro aperto la notte per fullcontainer ultra large

GIOIA TAURO Il porto di Gioia Tauro, ha aperto il canale portuale all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata dall'Autorità portuale calabra, in sinergia con l'Autorità marittima, per garantire un maggiore incremento dell'operatività dello scalo, con l'obiettivo di determinare un'ulteriore crescita dei suoi traffici. A tale proposito, e al fine di migliorare la sicurezza della navigazione anche nelle ore notturne, l'Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha disposto l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Strutturato in tre diverse cabine, posizionate in altrettanti punti lungo il canale portuale, il sistema assicurerà la gestione in sicurezza dell'ingresso delle navi di ultima generazione 24 ore su 24. Se non ci fossimo trovati in questa fase di particolare crisi, dettata dalle vicende sanitarie legate al coronavirus ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli avrei parlato di svolta epocale del porto. Nei fatti, oggi, l'apertura dello scalo ai cosiddetti giganti del mare, anche nelle ore notturne, servirà a calmierare i cali fisiologici dei traffici, dettati dalla congiuntura globale che sta interessando il mercato internazionale. Del resto ha aggiunto Agostinelli il nostro porto è strettamente collegato all'area del Far East che, di conseguenza, influenzerà l'andamento del nostro lavoro. Con lo sguardo ai dati tecnici la nuova strumentazione è dotata della più avanzata tecnologia di settore. Nello specifico, il sistema capterà i dati e li invierà ai data logger, che li custodiranno e li invieranno in tempi predeterminati ad un server FTP con un metodo di trasmissione via GPRS. In questo modo l'intera raccolta dati potrà essere prelevata, elaborata e visualizzata su un sistema webgis, anche per la successiva pubblicazione sul sito internet dell'Ente per un intervallo di tempo minimo di tre anni. Sarà così possibile gestire gli allarmi e inviare gli alert, ma anche archiviare i dati e visualizzare gli storici secondo specifici diagrammi. Inserito nel complessivo programma di rilancio del porto, sempre più proiettato verso una maggiore operatività, è in arrivo un nuovo rimorchiatore di ultima generazione che andrà ad implementare l'attuale dotazione dello scalo. Considerato, infatti, l'ingresso in porto di sempre più numerosi portacontainer ultra-large si è reso necessario rimodulare il parco macchine con rimorchiatori più potenti. A definire le performances del nuovo mezzo, realizzato dalla società vietnamita Damen, sono i suoi parametri tecnici. Di lunghezza media superiore ai 27 metri, ha una larghezza di circa 13 metri. Ha un pescaggio di oltre 6 metri e una potenza di motore pari a 5050 kW, destinato alla movimentazione dei cosiddetti giganti del mare. Tra le altre decisioni positive che stanno animando l'operatività dello scalo di Gioia Tauro va, altresì, inserito il prolungamento dell'attività dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. All'art. 11 del decreto Milleproroghe 2020, il Governo ha infatti previsto l'ampliamento del periodo di finanziamento dell'Indennità di Mancato Avviamento (IMA), che da 36 mesi sarà così esteso a 48 mesi, estensione che determinerà un altro anno di finanziamento in aggiunta ai tre inizialmente previsti. Istituita nel Luglio del 2017, con scadenza prevista nel Luglio 2020, per dare risposte alla crisi che per anni ha investito lo scalo portuale calabrese, la Gioia Tauro Port Agency, guidata dall'amministratore unico Cinzia Nava, è partecipata al 100% dall'Autorità portuale di Gioia Tauro. Nel suo elenco sono confluiti quei lavoratori risultati in esubero dalle imprese operanti ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che alla data del 27 Luglio 2016 usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali. Degli



Messaggero Marittimo Mensile

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

di Medcenter Container Terminal, dopo il reintegro della maggior parte ad opera del terminalista, attualmente risultano iscritte 37 unità che ora potranno continuare ad usufruire del pagamento dell'Indennità di Mancato Avviamento corrisposta dall'Inps per ciascuna giornata non lavorata, compresi gli assegni familiari e il bonus Renzi.

Messaggero Marittimo Mensile

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Prosegue a pieno ritmo la manutenzione dei fondali del porto di Gioia Tauro

GIOIA TAURO Prosegue a pieno ritmo il programma di manutenzione ordinaria dei fondali del porto di Gioia Tauro. L'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel Marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale del valore di 3,5 milioni di euro. Nei giorni scorsi è giunta in porto la Costa La Luz, una nave Hopper Dredger battente bandiera spagnola, con draga a strascico semovente autocaricante e autorefluyente, per effettuare il primo intervento dell'anno in corso. Per circa cinque giorni opererà lungo il canale per livellare i fondali attraverso lo spianamento delle dune sottomarine. L'adozione di questo programma rientra nella complessiva politica di rilancio dello scalo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha messo in campo un articolato piano di attività, in sinergia con il terminalista, per mantenere alte le performances del porto. Nello specifico, l'obiettivo è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro, con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Non a caso, dallo scorso Aprile, ogni settimana fanno scalo a Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus, che grazie alla recente installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici, potranno entrare in porto anche nelle ore notturne. Il commissario straordinario Andrea Agostinelli spiega che questo intervento periodico, oneroso e complesso rientra nello sforzo che l'Ente pubblico produce per accompagnare l'investimento privato, per rendere il porto di Gioia Tauro sempre più performante, pur in un momento delicato per il trasporto dei contenitori a livello globale.

Porto calabro aperto la notte per fullcontainer ultra large
GIOIA TAURO - Il porto di Gioia Tauro ha aperto il giorno scorso al traffico notturno. Il servizio di apertura è stato attivato per consentire l'attracco di una nave portacontainer di ultima generazione, la Costa Concordia, che si sta recando in America Latina. L'apertura notturna è stata attivata per consentire l'attracco di una nave portacontainer di ultima generazione, la Costa Concordia, che si sta recando in America Latina. L'apertura notturna è stata attivata per consentire l'attracco di una nave portacontainer di ultima generazione, la Costa Concordia, che si sta recando in America Latina.

Prosegue a pieno ritmo la manutenzione dei fondali del porto di Gioia Tauro
GIOIA TAURO - Prosegue a pieno ritmo il programma di manutenzione ordinaria dei fondali del porto di Gioia Tauro. L'Autorità portuale di Gioia Tauro, al fine di garantire il livello di profondità del canale e permettere l'attracco delle mega portacontainer di ultima generazione, nel Marzo 2019, ha dato avvio ad uno specifico programma triennale del valore di 3,5 milioni di euro. Nei giorni scorsi è giunta in porto la Costa La Luz, una nave Hopper Dredger battente bandiera spagnola, con draga a strascico semovente autocaricante e autorefluyente, per effettuare il primo intervento dell'anno in corso. Per circa cinque giorni opererà lungo il canale per livellare i fondali attraverso lo spianamento delle dune sottomarine. L'adozione di questo programma rientra nella complessiva politica di rilancio dello scalo dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che ha messo in campo un articolato piano di attività, in sinergia con il terminalista, per mantenere alte le performances del porto. Nello specifico, l'obiettivo è quello di rispondere alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità di trasporto superiore ai 20 mila teus. Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro, con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Non a caso, dallo scorso Aprile, ogni settimana fanno scalo a Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus, che grazie alla recente installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici, potranno entrare in porto anche nelle ore notturne. Il commissario straordinario Andrea Agostinelli spiega che questo intervento periodico, oneroso e complesso rientra nello sforzo che l'Ente pubblico produce per accompagnare l'investimento privato, per rendere il porto di Gioia Tauro sempre più performante, pur in un momento delicato per il trasporto dei contenitori a livello globale.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

«Su la testa, sarà dura ma ce la faremo»

Emergenza sanitaria e trasporti, Nizzi scrive ai ministri e alla Regione: negata la libera circolazione di persone e merci

MARCO BITTAU

OLBIA Mai iperattivo e "sul pezzo" come in queste settimane. Il sindaco Settimo Nizzi è un fiume in piena: tra emergenza sanitaria, navi e aerei va all'attacco su tutti i fronti. Per la sua Olbia - come per tutti - è un momentaccio, ma ai suoi concittadini dice: «Ce la faremo, anche se sarà dura e ci vorrà tempo. La nostra economia sta subendo un colpo mortale, ma ci siamo risollepati dopo la tragedia dell'alluvione e ci riusciremo anche questa volta». Detto questo, il sindaco sferra un attacco durissimo contro i commissari Tirrenia che hanno costretto allo stop le navi che in questo momento trasportano in Sardegna, soprattutto via Olbia, merci preziose - farmaci e beni di prima necessità - per far fronte all'emergenza coronavirus. «Ci voglio affamare, proprio ora che stiamo vivendo un momento drammatico», dice prendendo carta e penna per scrivere al ministro dei Trasporti, al ministro dello Sviluppo economico e al presidente della Regione. «La fermata delle navi ci lascia basiti per i tempi e per gli effetti - così il sindaco, che parla espressamente di irresponsabilità e ricorda che per Alitalia non è stata usata la stessa determinazione - Onorato si è detto pronto a riconoscere il debito e ha chiesto una rateizzazione. I commissari di Tirrenia, invece, hanno voluto svolgere la loro "missione" in modo impeccabile da far comprendere a tutti gli italiani che ci sono degli adempimenti prioritari e indifferibili. Infatti, durante un periodo di emergenza paragonabile a un conflitto armato, dove è possibile restringere libertà fondamentali, certi adempimenti procedurali invece sono considerati inderogabili e urgenti». «C'è da chiedersi - continua la lettera ai ministri e alla Regione - dal punto di vista degli effetti se i commissari straordinari prima della loro "impeccabile e tempestiva" determinazione abbiano provveduto a un'analisi puntuale sugli effetti sociali e sull'ordine pubblico. Qui non siamo di fronte all'ordinaria amministrazione, ma a un'emergenza nazionale e pertanto gli "interessi in gioco" devono essere congelati per valutare le priorità dei cittadini e dei lavoratori che non si attendono certo ulteriori appesantimenti della già fragile condizione sociale e da una frattura economica e di coesione territoriale». Insomma, di fronte all'emergenza nazionale, il sindaco di Olbia, porto di destinazione del traffico passeggeri e merci, sollecita l'intervento immediato del Governo con la Regione per trovare una soluzione immediata e definitiva alla condizione di svantaggio strutturale della Sardegna rispetto al resto del Paese. «Non si può perdere altro tempo - dice Nizzi - per garantire pari libertà e dignità nella circolazione delle persone e delle merci». In questo scenario di emergenza, su tutti i fronti, Olbia cerca di raccogliere tutte le energie possibili. «Più del Governo, che ai Comuni sta destinando le briciole - dice ancora Settimo Nizzi - noi andiamo avanti con tutte le risorse che il Comune può recuperare e con la straordinaria solidarietà espressa da tanti privati. Ci aspettano tempi duri che non possiamo prevedere quanto dureranno. Certamente noi ora non lavoreremo più ai tanti grandi progetti che avevamo in cantiere e penseremo invece a sistemare le cose che contano». @marcobittau©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

In banchina farmaci e generi di prima necessità

Ogni giorno all'Isola Bianca i lavoratori portuali sfidano l'epidemia con mascherine, guanti e tute

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Ogni giorno al lavoro nei moli dell' Isola Bianca, perché le merci arrivano con le navi e ci devono essere uomini che garantiscono lo sbarco dei beni di prima necessità. Lo stop delle navi Tirrenia sui collegamenti per la Sardegna, sostituite momentaneamente dalle corse della Moby, non ferma il lavoro sui moli. Nella schiera di persone che garantiscono i servizi davanti al diffondersi della pandemia da coronavirus ci sono anche i lavoratori portuali. Per loro ogni giorno trascorre tra angosce e speranze, cercando di rispettare le prescrizioni contro il contagio e chiedendo il rispetto delle condizioni di sicurezza. La compagnia portuale. La compagnia portuale "Filippo Corridoni" fa parte della storia dello scalo olbiese. «Siamo 54 persone, il nostro compito anche in questi giorni è quello di eseguire tutte le operazioni portuali - spiega Piero Diana, presidente della compagnia portuale -. Gestiamo imbarchi e sbarchi dei Ro-Ro della Grimaldi provenienti da Livorno. Sull' Isola Bianca arrivano merci di ogni tipo, in questo periodo soprattutto beni di prima necessità. Sul porto industriale di Cocciani riceviamo spedizioni di marmo, granito e cemento». In questo momento oltre l' 80% del traffico delle navi Grimaldi sul porto di Olbia riguarda trasporto di merci, dopo la chiusura dello scalo allo sbarco dei passeggeri, tranne coloro che rispondano ai requisiti stringenti decretati dal presidente della Regione: rientro dei residenti ed esigenze lavorative, sanitarie o di primaria necessità. Da Livorno arrivano due navi al giorno: una sbarca alle 6,30 del mattino, l' altra la sera alle 18,30. In media sono 100 i mezzi allo sbarco e all' imbarco, per un totale di 400 movimenti al giorno. La sicurezza. Le precauzioni sono quelle imposte dal ministero della Salute contro il contagio da coronavirus: mascherine, guanti e rispetto della distanza di sicurezza. «Il nostro è un lavoro particolare, non è sempre facile mantenere la distanza di sicurezza di almeno un metro tra gli operatori - spiega Diana -. Abbiamo suddiviso il lavoro per squadre, una opera la mattina e l' altra la sera, in modo da evitare qualsiasi ipotesi di assembramento. Certo, lo stato d' animo non è dei migliori, si vive la tensione e la paura per questo virus terribile. Ma va anche detto che negli ultimi anni c' è stato tra noi un ricambio generazionale: molti ragazzi giovani che hanno entusiasmo, lavorano con prudenza e consapevolezza, ma sono anche capaci di mantenere, nei limiti del possibile, una certa serenità». Poche mascherine. Se sul fronte passeggeri gli arrivi ormai non superano le venti persone al giorno, anche sulle navi Moby il traffico merci va avanti a pieno regime. «Registriamo due sbarchi e due partenze al giorno delle navi Moby, che operano a rotazione - spiega Gabriele Sardo di Unimare -. La movimentazione avviene con 200 semirimorchi al giorno, che trasportano soprattutto prodotti di prima necessità». Sul fronte della sicurezza qualche perplessità resta. «In questo momento scarseggiano mascherine e tute, abbiamo chiesto all' ufficio portuale dell' Autorità portuale di interessarsene», spiega Sardo. Gli ormeggiatori. In prima linea ci sono soprattutto gli ormeggiatori. Da quando è iniziata la diffusione de virus, lavorano in squadre fisse. Ormeggiano una nave alla volta e si trasferiscono verso l' Isola Bianca e Cocciani separati, chi in barca e chi su mezzi aziendali abbastanza grandi da consentire di rispettare le distanze di sicurezza. «Operiamo su 4 navi al giorno, in ingresso e uscita - spiega Enrico Sireni, capogruppo degli ormeggiatori -. Sono soprattutto navi cargo, che trasportano merci. Prima dell' inizio delle





La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

entravano anche molti passeggeri, ora posso dire che le persone sono pochissime. Noi siamo preoccupati, come ovvio, cerchiamo però di lavorare rispettando tutte le misure di sicurezza».

Messaggero Marittimo Mensile

Cagliari

Cagliari: prorogati i termini dell'avviso pubblico per la nuova concessione ex art. 18 del Porto Canale

CAGLIARI Porto Canale di Cagliari: un altro mese e mezzo di tempo per poter formalizzare la richiesta di concessione ex art. 18. È quanto deciso dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, Massimo Deiana, con una nota ufficiale pubblicata sulla pagina istituzionale dell'Ente. Diverse le motivazioni alla base della scelta. Tra queste, così come riporta il documento, la richiesta di ulteriore documentazione tecnica integrativa da parte di un operatore economico; la necessità di rendere conoscibile alla platea dei potenziali interessati la più completa documentazione relativa al compendio; l'istanza di proroga presentata da uno dei soggetti concorrenti, e la necessità di consentire la più ampia ed informata partecipazione. Non ultima, la difficoltà nella libera circolazione imposta dalla emergenza sanitaria globale di queste ultime settimane, che ha suggerito la previsione di un ulteriore slittamento del termine temporale. Restano invariati i criteri stabiliti nell'avviso presentato alla stampa e pubblicato il 5 Dicembre scorso sulla Gazzetta della Repubblica Italiana, Europea, sui principali organi di informazione nazionali e stranieri e sul sito istituzionale dell'Ente. A partire dall'obiettivo principale: assentire in concessione, per lo svolgimento dell'attività di movimentazione dei contenitori, la gestione del compendio costituito da 1.600 metri lineari di banchina (con possibilità di allungamento così come previsto all'interno del Piano regolatore), 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero. Aree, fabbricati e servizi insieme ai quali, su richiesta dell'aggiudicatario della concessione e previo contratto di locazione o di acquisto dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari, potrà essere messo a disposizione del concessionario un parco gru e mezzi per la movimentazione. Così come rimarranno immutati i punti cardine del pacchetto insediativo: collegamento alla Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari; Zona franca doganale interclusa, vicinanza al servizio di bunkeraggio navale operato dalla Saras; riproposizione di un Contratto di localizzazione per il sostegno degli investimenti per l'acquisto di nuove attrezzature. La domanda di concessione ex Art 18 della Legge 84/94 dovrà pervenire all'AdSp del mare di Sardegna entro le 12.00 del 15 Aprile 2020 (la documentazione resta disponibile sul sito web www.adspmaredisardegna.it alla sezione demanio) e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa. In caso di più proposte per il Porto Canale, sarà cura dell'Ente, con la nomina di apposita commissione, individuare quella più in linea con la vision del bando. Il criterio di valutazione delle istanze sarà basato su una scala di 100 punti totali così suddivisi: 35 punti per il Piano operativo e organizzativo; 35 per il Piano degli investimenti; 25 per il Piano occupazionale, con una premialità per il riassorbimento della maggior forza lavoro proveniente dal cessato terminalista. Non ultimo, con 5 punti, il criterio di valutazione sulle azioni di promozione all'internazionalizzazione e diversificazione dell'offerta dello scalo portuale. Invariata la durata del titolo concessorio, che non potrà superare i 50 anni, e l'importo del canone annuale, pari a poco più di 2 milioni di euro, al quale si aggiunge una parte variabile soggetta a riduzione, in dipendenza dei volumi di traffico che il nuovo terminalista registrerà. Richieste di integrazioni e di proroga da parte di alcuni operatori interessati, ma anche la necessità di consentire il più ampio accesso ad informazioni e documenti utili agli investimenti, non ultima la



delicatissima situazione sanitaria che sta limitando gli spostamenti da e verso l'Italia, ci hanno spinto ad una necessaria proroga dei termini spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del mare di



Messaggero Marittimo Mensile

Cagliari

Sardegna. Ritengo sia una scelta di buon senso per una partita così importante, soprattutto per consentire al più ampio numero di soggetti interessati di presentare una proposta in linea con tutti gli aspetti previsti nel bando e nelle integrazioni documentali che andremo a fornire. Auspico che, nel frattempo, l'emergenza possa rientrare e che, dalle 12 del 15 Aprile, termine perentoriamente ultimo, il nostro Porto Canale possa contare su nuove e concrete proposte di investimento.

Interinali senza sussidi e disperati

Milazzo. Fermento tra gli operatori portuali che in questo momento sono senza lavoro e senza reddito col rischio di non poter accedere neppure alla cassa integrazione. Ma la questione è attenzionata anche dall'**Autorità portuale** che sarebbe intenzionata ad assicurare il giusto sostegno a coloro che a causa dell'emergenza Coronavirus si ritrova alle prese con gravi difficoltà economiche e nel corso di una riunione del Comitato **portuale** di qualche giorno fa, l'argomento sarebbe stato affrontato al pari di altre questioni analoghe. Intendimento del presidente Mega sarebbe quello di presentare delle proposte al ministero dei Trasporti per poter assicurare un sostegno ai soggetti che hanno problemi come gli interinali che operano nello scalo mamertino e che non avrebbero diritto a nessun ammortizzatore sociale. Se ne parlerà comunque nella prossima riunione di Comitato prevista tra domani e dopodomani. Attesa dunque ma anche una certa fibrillazione, visto che, come anche i sindacati hanno ribadito la situazione è di grande emergenza non solo occupazionale ma anche sociale, visto che molti portuali sono gli unici a portare un reddito a casa. «Per di più, alla fine dell'emergenza - si afferma - occorre iniziare il confronto sulla nostra proposta formulata nei mesi scorsi che prevede il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. E ciò mantenendo il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall'articolo 17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall'**Autorità** ma dando seguito con continuità alla rotazione delle maestranze». L'**Autorità** di sistema assicura un intervento in sede ministeriale.



Iniziative del presidente Annunziata per tutelare le imprese

Emergenza coronavirus, Autorità portuale in campo

CATANIA Nefasti i riverberi economici dell'emergenza Covid-19 che sta attanagliando l'intero Paese e che condizioneranno lo sviluppo economico anche dei Porti italiani. A dichiararlo è l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale guidata dal presidente Andrea Annunziata. Quest'ultimo, si legge in una nota, non può distogliere lo sguardo dalle palesi criticità che, sin da adesso, sono chiamati a fronteggiare i titolari delle concessioni demaniali, nonché tutti gli operatori che continuano ad assicurare il traffico delle merci nei porti di Augusta e Catania. Un particolare pensiero va rivolto a coloro obbligati, ex titolo, a corrispondere, seppure palesemente impossibilitati, il pagamento degli oneri, indicati nel provvedimento concessorio di riferimento. Nonostante questo, il presidente Annunziata e il suo staff, pur non potendo disporre ad libitum in ordine a detti oneri (come per esempio il potere di concedere sospensioni, scaglionamenti, rateizzazioni), ha intrapreso alcune iniziative per preservare l'economia dei porti di Catania e Augusta. In particolare, per tutelare il tessuto economico portuale, il presidente ha chiesto al ministero competente la possibilità di interpretare estensivamente, al caso in esame, quanto previsto per altre ipotesi simili e, dunque, disciplinare, in riferimento al caso concreto, il tema degli oneri concessori. Al ricorrere, dunque, dell'espresso e auspicato riconoscimento continua la nota dell'Autorità - il presidente, potendo disporre in deroga a quanto previsto, potrebbe adottare tutte le misure ex lege adeguate a contenere e, ove possibile, sanare le criticità delle singole ditte. L'Adsp, in stretta cooperazione con i Comuni costieri, parteciperà a dei Progetti finalizzati a supportare le parti sociali più deboli e più bisognose, provvedendo all'acquisto di materiali di prima necessità essenziali per fronteggiare l'emergenza pandemica in corso.



#Coronavirus: le iniziative dell' AdSP Mare di Sicilia Orientale in merito all' emergenza Covid

(FERPRESS) - Augusta, 31 MAR - "Questa Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale prende atto, insieme a tutte le Autorità italiane e alla intera popolazione, della pandemia, Corona Virus, che sta flagellando la Nostra Italia, in questi tragici giorni. "Nel far ciò - si legge in una nota dell' AdSP - questa AdSP non può sottrarsi al dovere di valutare anche i nefasti e prevedibili riverberi economici che saranno e anzi già sono in atto, nonché le fisiologiche conseguenze che condizioneranno, sempre più negativamente lo sviluppo economico di quanto questa Autorità è stata chiamata a tutelare, gestire e promuovere. Per tali motivazioni questo Presidente, non può distogliere lo sguardo dalle palesi criticità che, sin da adesso, come sopra accennato, sono chiamati a fronteggiare i titolari delle concessioni demaniali, nonché tutti gli operatori che continuano ad assicurare il traffico delle merci nei porti di Augusta e Catania. Un particolare pensiero va rivolto a coloro obbligati, ex titolo , a corrispondere, seppure palesemente impossibilitati, per intero e nel pieno rispetto dei termini perentoriamente loro stabiliti, il pagamento degli oneri, indicati nel provvedimento concessorio di riferimento.

Malgrado quanto evidenziato va, parimenti, sottolineato che Questo Presidente ed il suo staff, pur non avendo il potere di disporre, ad libitum, in ordine ai detti oneri, come ad esempio il potere di concedere sospensioni, scaglionamenti, rateizzazioni dei medesimi, pur non di meno, al fine ultimo di preservare e tutelare lo sviluppo economico, latu sensu considerato, ha intrapreso delle iniziative. Difatti, osservando che il baricentro dello sviluppo economico di questa AdSP è legato alla salute economica delle Ditte che operano nei porti; valutando la gravità dell' incidenza, dovuta alla disfunzione dell' operatività delle imprese concessionarie, sull' intero tessuto economico portuale; ha, ritenuto di richiedere espressamente al competente Ministero, la possibilità di interpretare estensivamente, al caso in esame, quanto positivamente previsto per altre ipotesi simili e, dunque, disciplinare, in riferimento al caso concreto, il tema degli oneri concessori. Al ricorrere, dunque, dell' espresso e auspicato riconoscimento, il Presidente, potendo disporre in deroga a quanto previsto, potrebbe adottare tutte le misure ex lege adeguate a contenere e, ove possibile, sanare le criticità delle singole ditte, da valutare queste ultime, non come mere monadi a se stanti, bensì quali parti integranti di un unicum: l' Autorità di Sistema Portuale, chiamata, sempre e comunque, a rispondere alla logica della tutela del preminente interesse pubblico dello sviluppo economico generale. Sostenere i concessionari comporterebbe un ripianamento dei bilanci che, unito ad un loro operato sinergico, assicurerebbe la tanto attenzionata progettualità economica della AdSP, posta al servizio dell' interesse della collettività portuale. Da ultimo, questa AdSP, in stretta cooperazione con i Comuni costieri, parteciperà a dei Progetti finalizzati a supportare le parti sociali più deboli e più bisognose, provvedendo all' acquisto di materiali di prima necessità essenziali per fronteggiare l' emergenza pandemica in corso".



La Sicilia

Catania

Ossigeno per il settore piegato dalla chiusura della pescheria

Pescatori autorizzati a vendere il pesce su banchina porto

Boccata d'ossigeno per i pescatori catanesi, che ieri hanno potuto vendere il loro pesce sulla banchina del porto, ciascuno in prossimità del proprio peschereccio. Un fatto certamente positivo per numerose famiglie che, in seguito alla chiusura della pescheria, avevano perso l'unico e peraltro modesto reddito. A raccogliere il grido disperato dei pescatori, preoccupati perché di lì a qualche giorno non avrebbero più potuto garantire gli alimenti ai propri familiari, erano stati il commissario provinciale della Lega Anastasio Carrà e il responsabile enti locali per la Sicilia orientale, Fabio Cantarella, a seguito dell'iniziativa dell'europarlamentare Annalisa Tardino, promotrice dell'incontro con i pescatori. Si è proceduto all'incontro con l'**Autorità portuale** e la capitaneria di porto e, dopo un confronto, considerato che la normativa vigente - europea e italiana - consente a chi è in regola e in possesso di tutte le autorizzazioni di svolgere l'attività di vendita al dettaglio, è arrivato il via libera. I pescatori, logicamente, hanno adottato tutte le misure necessarie a contrastare la diffusione del virus. Quindi è arrivato il ringraziamento verso chi si è impegnato per risolvere la vicenda da parte dei rappresentanti delle cooperative di motopescherecci, Molino e Vittorio, a nome di tutti gli operatori del settore coinvolti: «Siamo felici perché in pochissimo tempo è stato possibile ripartire con la nostra attività. Ciò in un momento tanto difficile per tutti». «Siamo onorati di essere stati strumento per consentire a questi lavoratori di portare a casa il minimo per sopravvivere in questo difficile momento - hanno replicato Cantarella e Carrà - Ringraziamo il presidente dell'**Autorità portuale**, Andrea Annunziata, e il comandante della Capitaneria di porto, Attilio Montalto, per la disponibilità e la non comune sensibilità mostrata, individuando una soluzione dopo aver approfondito la normativa vigente».

IV LA SICILIA mercoledì 1 Aprile 2020
Catania

Un'associazione
Benito Dattometti
rilancia l'idea
di un mercato
per garantire
un sostegno
alle famiglie.

«Alimenti, farmaci e fiori “sospesi” per essere solidali in questa crisi»

Pescatori autorizzati a vendere il pesce su banchina porto

«Noi senza protezioni, a rischio produzione ambulanze per Covid-19»

Soluzione trovata alle richieste dei pescatori catanesi

Facebook Shares Già da oggi i pescatori catanesi hanno potuto vendere il loro pesce sulla banchina, ciascuno in prossimità del proprio peschereccio. Una boccata d'ossigeno per numerose famiglie che in seguito alla chiusura della pescheria avevano perso l'unica, e peraltro modesta, occasione di reddito. A raccogliere il grido disperato dei pescatori, preoccupati perché di lì a qualche giorno non avrebbero più potuto garantire gli alimenti ai propri familiari, erano stati il commissario provinciale della Lega Anastasio Carrà e il responsabile enti locali per la Sicilia orientale Fabio Cantarella, grazie all'iniziativa dell'europarlamentare Annalisa Tardino, promotrice dell'incontro con i pescatori. Una soluzione giunta dopo un confronto costruttivo con l'autorità portuale e la capitaneria di porto, considerato che la normativa vigente, europea e italiana, consente a chi è in regola e in possesso di tutte le autorizzazioni di svolgere tale attività di vendita al dettaglio. Naturalmente i pescatori hanno inoltre adottato tutte le misure necessarie a contrastare la diffusione del virus, recentemente introdotte. Un ringraziamento alla Lega arriva da parte dei rappresentanti delle cooperative motopescherecci, il sig. Molino e il sig. Vittorio, che a nome di tutti gli operatori del settore coinvolti, dichiarano: 'Siamo felici in quanto siamo riusciti in pochissimo tempo, di ripartire con la nostra attività, in particolare in questo momento così difficile per tutti'. 'Siamo felici di essere stati strumento per consentire a questi lavoratori di portare a casa il minimo per sopravvivere in questo difficile momento storico per l'umanità e l'economia - dichiarano Fabio Cantarella e Anastasio Carrà-. Ci sentiamo di ringraziare il presidente dell'Autorità portuale, **Andrea Annunziata**, e il comandante della Capitaneria di porto, Attilio Montalto, per la disponibilità e la non comune sensibilità mostrata, oltre che per la soluzione individuata dopo aver approfondito la normativa vigente'. Mi piace: Mi piace Caricamento...



Grimaldi riempie subito il vuoto lasciato da Tirrenia sulla Sicilia

Dopo la recente chiusura da parte di Tirrenia Cin della linea fra Salerno e Catania e lo stop annunciato ieri dei collegamenti con le isole maggiori (decisione poi parzialmente ritirata per quanto riguarda la Sardegna), il Gruppo Grimaldi si è immediatamente mosso per cogliere l'opportunità di incrementare la sua quota di mercato sulle rotte da e per la Sicilia. La compagnia di navigazione partenopea ha infatti comunicato ai clienti il potenziamento della linea Salerno - Palermo grazie all'impiego di una nave aggiuntiva con una capacità di carico addizionale di 720 veicoli settimanali che si affianca alla nave attualmente impegnata sulla tratta. Questo raddoppio della linea prende forma già da oggi, 31 marzo, e permetterà, secondo quanto annunciato da Grimaldi, di fornire un servizio più efficiente e veloce, e offrire più spazi a bordo per i mezzi guidati e i semirimorchi. Le partenze da Salerno sono programmate nei giorni di lunedì, martedì, giovedì, venerdì e sabato mentre da Palermo avvengono al lunedì, mercoledì, venerdì e domenica. Lo scorso autunno alla tradizionale convention aziendale l'amministratore delegato del gruppo, Emanuele Grimaldi, a proposito del mercato siciliano aveva detto: Per quanto riguarda la Sicilia puntiamo a consolidare la nostra leadership sia nella parte orientale e occidentale della regione. Non vediamo l'ora di impiegare alcune delle nostre navi ammiraglie sull'isola siciliana e a Malta. Nei collegamenti da e per Palermo e Catania entreranno infatti in servizio le nuove navi ro-ro commissionate in Cina e in grado di trasportare ognuna 500 mezzi stradali.

Shipping Italy.it logo and navigation menu: NAVE, PORTI, SPEDIZIONI, CABINERI, INTERVISTE, POLITICHE ASSOCIAZIONI, HOME.

Grimaldi riempie subito il vuoto lasciato da Tirrenia sulla Sicilia

DoPO la recente chiusura da parte di Tirrenia Cin della linea fra Salerno e Catania e lo stop annunciato ieri dei collegamenti con le isole maggiori (decisione poi parzialmente ritirata per quanto riguarda la Sardegna), il Gruppo Grimaldi si è immediatamente mosso per cogliere l'opportunità di incrementare la sua quota di mercato sulle rotte da e per la Sicilia.

La compagnia di navigazione partenopea ha infatti comunicato ai clienti il potenziamento della linea Salerno - Palermo "grazie all'impiego di una nave aggiuntiva con una capacità di carico addizionale di 720

Sulle navi

Mille siciliani per mare alla ricerca di un porto sicuro

di Francesco Cortese e Giorgio Ruta Prigionieri del mare, un migliaio di siciliani navigano senza una metà. Lavorano nelle crociere e nei mercantili di mezzo mondo e adesso che il coronavirus è diventata una pandemia hanno difficoltà a tornare a casa. « Ci sono problemi con i collegamenti, ma soprattutto non si riesce a far arrivare i rimpiazzi per sostituire chi vuole rientrare in famiglia. Questo vuol dire anche che tante persone sono a casa senza reddito », racconta Nino Giannone della Fit Cisl. Paolo Colombo, primo di macchina pozzallese della Caribbean princess, descrive con un'immagine quello che sta succedendo: «Lo specchio d'acqua in cui ci troviamo adesso, tra le Bahamas e la Florida, sembra un cimitero di navi. Sono tante qui, senza passeggeri, in attesa di entrare al porto di Miami per rifornirsi e riuscire ». A bordo si cerca di tenere alto il morale: una linea telefonica satellitare è stata messa a disposizione dell' equipaggio per parlare con le famiglie. Paolo è calmo e vede il bicchiere mezzo pieno: « Mi sento più sicuro qui dentro, dove il virus non è entrato, che a casa. Nel viaggio di ritorno potrebbero esserci tante occasioni di contagio. Per chi ha una famiglia è diverso: tornare dai figli è una priorità». Certo, è strana una crociera tutta per loro. Senza i luccichi dello spettacolo quotidiano, messo in scena per i turisti. «La domanda che ci poniamo è una: quando potremo tornare? ». A quest' interrogativo stanno rispondendo anche i 36 siciliani che sono a bordo della Costa Diadema che dopo aver girovagato per settimane tra l' Asia e il Mediterraneo, dopo aver fatto la spola tra Gioia Tauro, Civitavecchia e La Spezia, lunedì sono riusciti ad arrivare a Piombino. « Quando finalmente abbiamo attraccato ho tirato un sospiro di sollievo, ma adesso aspettiamo l' ordine per poter sbarcare», racconta ancora incredulo Salvatore Gallina, receptionist di 23 anni di Cinisi. Quasi 5 mila ospiti, l' epidemia ha costretti a cambiare itinerario al comandante. «La situazione è degenerata ad inizio marzo quando, a causa dell' emergenza, la maggior parte degli stati ha chiuso le frontiere - continua il giovane - La gente era preoccupata, ma per fortuna dopo tanto lavoro da parte della compagnia siamo riusciti a far sbarcare tutti a Dubai». Tra loro anche un medico, poi risultato positivo al Covid- 19, è stato fatto scender prima della ripartenza per l' Italia. Da quel momento in poi è iniziata l' odissea per i membri dell' equipaggio. «Siamo partiti verso il nostro Paese senza alcuna fermata programmata - dice Salvatore - Ognuno di noi ha rispettato il protocollo restando sempre nella propria cabina. La mattina misuriamo la temperatura, poi trascorriamo il resto della giornata in isolamento ». Mare, mare e ancora mare. Le giornate iniziano e finiscono così, chiusi nelle pance delle grandi navi. La noia è un brutto nemico da battere, ma c'è chi, in mezzo agli oceani, ha trovato il suo habitat naturale e lì si sente al sicuro. Uno di questi è il comandante della Carnival Horizon, Vincenzo Alcaras che qualche giorno fa è tornato da Miami e adesso si trova in isolamento nella sua abitazione di Pozzallo. Insieme a lui, nel comune ragusano, sono rientrate più di 500 persone. « L' 80 per cento della forza lavoro del nostro comune è fuori, quasi tutti imbarcati », osserva il sindaco Roberto Ammatuna. Qui, in questo ultimo lembo di Sicilia, al mare gli si dà del tu. «La mia compagnia - continua il comandante Alcaras - è stata previdente e già a fine febbraio ha chiamato dello staff aggiuntivo per poter assicurare dei cambi. Ho fatto sbarcare gli ospiti il 15 marzo e poi per cinque giorni sono stato a largo. È strano navigare senza passeggeri, ma il mare ti dà libertà, ti rassicura. Soprattutto in un momento come questo».



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

Coronavirus: basta sbarchi navi crociera

Assessore D' Amato, le persone devono tornare nei loro Paesi

(ANSA) - ROMA, 31 MAR - "Bisogna smetterla con questi sbarchi dei crocieristi, non è accettabile. Le persone devono tornare nei loro Paesi. Devono andare via, e punto, dalle crociere non devono arrivare". Lo ha detto a margine di una iniziativa l' assessore alla Sanità della Regione Lazio Alessio D' Amato. "Daremo assistenza sulle navi - ha aggiunto - come già abbiamo fatto, facciamo i corridoi sanitari, ma non possono farli scendere dalle navi, portarli a Roma senza sapere quando se ne vanno. Queste persone devono scendere quando hanno già una carta d' imbarco e il piano di volo".



Avvisatore Marittimo

Focus

Msc Crociere ferma flotta fino a maggio

Ginevra. Msc Crociere ha deciso di prolungare ulteriormente lo stop delle crociere a bordo della propria flotta fino al 29 maggio. La compagnia, che inizialmente, come Costa Crociere e molte altre, aveva programmato lo stop fino al 30 aprile, allunga quindi di un altro mese, poiché, ha spiegato in una nota, «i governi di tutto il mondo hanno ulteriormente rafforzato le misure di sicurezza e di salute pubblica a terra per proteggere i cittadini e contenere la diffusione del virus». «Msc Crociere - continua la nota - è a completa disposizione di tutti gli ospiti e degli agenti di viaggio coinvolti, per supportarli ad affrontare l'impatto di questa misura sulle prenotazioni che riguardano le navi in partenza fino al 29 maggio, consapevole degli inconvenienti che tale decisione potrà causare a livello organizzativo. La compagnia ha deciso di annunciare la proroga dello stop alle crociere in programma, proprio per fornire agli agenti di viaggio e agli ospiti coinvolti più tempo possibile per spostare la prenotazione su una futura crociera». Msc Crociere offrirà, infatti, la possibilità di trasferire l'intero importo della vacanza annullata, aggiungendo anche un credito a bordo, su un'altra crociera in qualsiasi periodo entro la fine del 2021.



Avvisatore Marittimo

Focus

Traghetti incassano cinquanta volte meno

Roma. I traghetti, il cabotaggio tirrenico e adriatico, è a un passo dal fermarsi. Dovrebbero beneficiare quanto prima del "Cura Italia", negli stessi termini in cui ne beneficia l'aereo, equiparando volo e navigazione. Lo denuncia e lo chiede Assarmatori. «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. Non una serrata ma l'inevitabile collasso generale di quella che finora rappresenta un'eccellenza mondiale nel nostro Paese», afferma il presidente Stefano Messina. Assarmatori ha calcolato che nell'ultimo mese gli armatori di questo settore hanno incassato cinquanta volte meno, cioè il 500 per cento in meno. L'insieme delle compagnie marittime italiane che operano nel Mediterraneo trasportando passeggeri conta circa 350 navi. Grimaldi, per dirne una, possiede la più grande flotta di navi ro-ro al mondo, «ma da quando è esplosa l'epidemia segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
1 ANNO L. N. 27
1 APRILE 2020

L'armatore lancia primo servizio terrestre verso l'Estremo Oriente
Maersk, un treno verso l'Asia
Il 30 marzo la prima partenza assoluta del primo servizio terrestre. Collega San Pietroburgo con i terminali della Corea del Sud e del Giappone. Oltre per l'anticostruzione e i prodotti chimici. 71 clienti ce la hanno richiesta

La messa del commissario
Tirrenia-Cin, bloccati i conti
Traghetti fermi
Messina. Sulla scia di un'indagine amministrativa nei confronti di Tirrenia-Cin, la compagnia di gruppo Oceanic ha sospeso i rapporti commerciali con il gruppo. Il commissario di Tirrenia-Cin, responsabile amministrativo, Gabriele Longobardi, ha denunciato il gruppo di Tirrenia-Cin. Il gruppo di Tirrenia-Cin ha denunciato il gruppo di Tirrenia-Cin. Il gruppo di Tirrenia-Cin ha denunciato il gruppo di Tirrenia-Cin.

Maci preannuncia di un anno
Mac Crociere ferma flotta fino a maggio
Crociera. Mac Crociere ha deciso di sospendere l'attività delle navi della crociera. Le crociere, per i prossimi mesi, sono state cancellate. Le crociere, per i prossimi mesi, sono state cancellate. Le crociere, per i prossimi mesi, sono state cancellate.

Il consiglio di amministrazione
Traghetti incassano cinquanta volte meno
Rome. I traghetti, il cabotaggio tirrenico e adriatico, è a un passo dal fermarsi. Dovrebbero beneficiare quanto prima del "Cura Italia", negli stessi termini in cui ne beneficia l'aereo, equiparando volo e navigazione. Lo denuncia e lo chiede Assarmatori.

Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (13-15)



Traghetti incassano

Covid-19 la situazione si è fatta insostenibile», ha detto Messina. Assarmatori chiede la parificazione dei servizi di collegamento con le isole a quelli aerei, considerati di servizio pubblico, con l'estensione alle compagnie marittime dell'articolo 79 del decreto Cura Italia e il 67. Quest'ultimo serve alle imprese ad accedere a nuovi finanziamenti. Ma non basta, si chiede 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 - conclude Messina - sono adesso insufficienti per sostenere un'emergenza di tale portata». Per le restrizioni quasi totali alla mobilità, infatti, i traghetti non possono praticamente più imbarcare passeggeri, se non i pendolari. Le prenotazioni estive sono azzerate e, semmai riprenderanno per tempo, quest'estate, come ogni anno, saranno il flusso di cassa indispensabile alla tenuta dei conti e alla continuità aziendale.

I ministri de micheli e patuanelli sono in attesa di una soluzione per la società

Tirrenia, ultimatum del governo

Oggi nuovo vertice dopo quello di ieri con Onorato e commissari. La priorità sono le rotte. E c'è il nodo del debito

ANDREA MONTANARI

La priorità del ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, è la garanzia delle rotte per le isole (Sardegna e Sicilia in primis). L'interesse principale del titolare del dicastero dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, è la salvaguardia dei posti di lavoro. Per i commissari straordinari Stefano Ambrosini, Gerardo Longobardi, e Beniamino Caravita di Toritto l'obiettivo fondamentale è garantire il ceto dei creditori, esposto ancora per 450 milioni (sui 600 milioni debiti iniziali). Infine, per la famiglia Onorato la necessità primaria è quella di mantenere in vita il business, il rapporto con lo Stato - a luglio scade la concessione annuale che vale 72 milioni -, di tutelare i lavoratori e di definire, una volta per tutte, il rapporto con banche e bondholder. Per riuscire a far convergere gli interessi di tutte le parti in causa sono rimaste solo 24 ore, le prossime. Perché, come è emerso al termine del summit (in conference call) di ieri tra le quattro parti in causa, il fattore determinante è il tempo. E ce n'è davvero poco. «I ministri», si legge nel comunicato diramato ieri dal dicastero dei Trasporti «hanno chiesto all'azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». Toccherà, quindi, innanzitutto alla famiglia Onorato - in conference ieri c'era Achille, figlio di Vincenzo - offrire una soluzione definitiva al governo e ai commissari, che dopo il primo sequestro di 55 milioni sui conti correnti di Cin (gruppo Moby) presto potrebbero definirne un secondo da 60 milioni. E se per quel che attiene all'attività operativa tutto si può risolvere con l'impegno, già annunciato lunedì, di impiegare la flotta di Moby per garantire 5 rotte con la Sardegna, il vero problema di risolvere per gli armatori campani resta quello finanziario. Perché oltre al rischio del nuovo sequestro - la società deve versare il 180 milioni previsti dal contratto d'acquisto di Tirrenia -, il vero nodo da sciogliere è quello dell'indebitamento: 300 milioni con i bondholder, con i quali è stato firmato uno standstill, e 260 milioni con le banche (capitanate da Unicredit). E se, in ottica ristrutturazione, l'opzione del concordato in continuità pare essere svanita e il dialogo con gli istituti di credito è congelato, gli Onorato devono trovare una soluzione in tempi rapidi. Un'ipotesi potrebbe essere l'iniezione di nuovi capitali da parte dell'azionista di Moby-Cin. L'alternativa: l'ingresso in scena di un partner finanziario. Ma in questo momento non è facile. (riproduzione riservata)



Avvisatore Marittimo

Focus

Tirrenia-Cin, bloccati i conti Traghetto fermi

Milano. Scatta il sequestro conservativo sui conti di Tirrenia Cin, la compagnia del gruppo Onorato che opera in regime di continuità territoriale e collegamenti con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti. La decisione è stata assunta dai commissari straordinari di Tirrenia in amministrazione straordinaria Gerardo Longobardi, Beniamino Caravita di Toritto e Stefano Ambrosini. In una nota, la stessa compagnia di navigazione sottolinea che "malgrado Cin abbia più volte comunicato loro (ai commissari, ndr) in forma scritta la propria disponibilità ad offrire, nei limiti del consentito, garanzie di pagamento di quanto reclamato da Tirrenia in As, in data odierna hanno eseguito, in questo momento così drammatico per il Paese, un sequestro conservativo sui conti correnti di Cin". Si parla di una somma pari a 55 milioni di euro, in pratica l'equivalente della prima rata non pagata da Moby nel 2016 per l'acquisto dell'ex compagnia pubblica. Nella nota si precisa anche che la società è liquida ma che di fatto il blocco dei conti correnti ne impedisce l'operatività. "In seguito a quanto sopra segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
www.avvisatoremarittimo.it
1992 - 2020 - 28 ANNI
ANNO LXXV - N. 07
1 APRILE 2020

L'armatore lancia primo servizio terrestre verso l'Estremo Oriente
Maersk, un treno verso l'Asia
Il 26 marzo la prima partenza assoluta del primo servizio cascheland. Col...
Mac Crociere ferma flotta fino a maggio
Crociera Mac Crociere ha deciso di sospendere...
Seas Pirataggio (Sicilia, Marce) lascia il mare
Il servizio di pattugliamento anti-pirateria...
La messa dei commissari
Tirrenia-Cin, bloccati i conti Traghetto fermi
Milano. Scatta il sequestro conservativo sui conti di Tirrenia Cin...
Governo ai porti: "Programmate il vostro rilancio"
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte...
L'appello di Assicuratori
Traghetti incassano cinquanta volte meno
Ripartizione dei biglietti. Il servizio di navigazione...
Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-11) - Giulia Ferraro (13-15)



Avvisatore Marittimo

Focus

Tirrenia-Cin

l'attività di Cin, compagnia che svolge in convenzione con lo Stato il servizio di continuità territoriale via mare per le isole, è stata paralizzata. Pertanto, con decorrenza immediata, sarà impossibile continuare lo svolgimento di detto servizio - conclude la compagnia e già le corse programmate per oggi su tutte le linee in convenzione con la Sardegna, la Sicilia e le Tremiti non verranno effettuate".

PAG. 14 BOLL. AVVISATORE MARITTIMO N. 27 - 1-4-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Maank, un treno

Il treno Maank, che opera sulla tratta Genova-Venice, è stato fermato a Genova per un problema tecnico. Il treno è stato fermato alle 14.30 e il personale della compagnia ha iniziato a soccorrere i passeggeri. Il treno è stato fermato a Genova per un problema tecnico. Il treno è stato fermato alle 14.30 e il personale della compagnia ha iniziato a soccorrere i passeggeri.

Tirrenia-Cin

La compagnia Tirrenia-Cin ha annunciato che a causa di un problema tecnico, il servizio di continuità territoriale sarà paralizzato. La compagnia ha chiesto scuse ai passeggeri e ha promesso di organizzare un servizio di emergenza.

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

La Dorsale Adriatica
La Dorsale Tirrenica

Scegliendo la nuova linea di navigazione Grimaldi risparmi fino al 50% rispetto ai costi del trasporto stradale.

www.grimaldi.com • +39 061 462 772 • cargo@grimaldi.com • http://cargo.grimaldi.com

Il caso

Traghetti Tirrenia, ancora 24 ore per scongiurare il blocco

Adottare entro 24 ore gli atti necessari a sbloccare le navi in modo da garantire la continuità di Tirrenia. E' quanto emerso al termine della conferenza call tra i commissari di Tirrenia, in amministrazione straordinaria, i vertici di Tirrenia Cin, la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli. Lo riferisce una nota, spiegando che «dal confronto sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell' attuale blocco dell' operatività delle navi Tirrenia ». « I ministri - riferisce il comunicato del Mit - hanno chiesto all' azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l' obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin». La prima risposta della compagnia è stata già lunedì sera l' imiego di navi Moby sulle rotte bloccate. Si tratta delle cinque rotte da e per la Sardegna. L' armatore Vincenzo Onorato, presidente del gruppo, ha infatti annunciato che traghetti Moby assicurano, fuori dalla convenzione con lo Stato, il servizio di continuità territoriale marittima con la Sardegna, a cominciare dalla tratta Civitavecchia- Olbia. Da ieri sono state assicurate anche la Genova-Porto Torres e la Napoli-Cagliari. I collegamenti sono essenziali soprattutto per le merci, visto che il traffico passeggeri da metà marzo è contingentato per l' epidemia Covid-19: almeno fino al 3 aprile si viaggia solo per motivi eccezionali. E di ieri è anche l' annuncio che il gruppo Grendi si candida ad aumentare le linee di collegamento con la Sardegna o il numero delle partenze delle sue navi da Marina di Carrara a Cagliari e Porto Torres. «In una situazione di emergenza, come quella indotta dalla pandemia del Covid- 19, tutti devono fare la loro parte e il gruppo Grendi, che da anni assicura servizi di collegamento per ogni genere di merce e di mezzo di trasporto da e per la Sardegna, farà la sua parte per assicurare la continuità degli approvvigionamenti, ora più che mai necessari » dice Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi. - (mas.m.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Tirrenia: Federmar, i marittimi rischiano di perdere lavoro

Chiesto confronto ai Ministri dei Trasporti, dello Sviluppo Economico e del Lavoro

"Un altro triste epilogo sta per abbattersi sui lavoratori marittimi, questa volta non è solo il maledetto Covid 19 ma anche il serio rischio della perdita del lavoro dei lavoratori marittimi e di terra della Tirrenia Cin". Così in una nota Federmar Cisl, facendo sapere di aver inviato ieri "una richiesta urgentissima di confronto alla Ministro dei Trasporti, al Ministro dello Sviluppo Economico e alla Ministro del Lavoro". "I Commissari straordinari della Tirrenia in a.s. hanno bloccato l'intera operatività economica della compagnia di navigazione, attraverso un provvedimento giudiziario, provocando una ineluttabile crisi aziendale e conseguente blocco dei collegamenti con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti e attentato alle economie isolate e alla occupazione di migliaia di lavoratori, che peraltro essendo per l' 80% non stabilizzati si troveranno disoccupati e - pur pagandola - senza cassa integrazione e neppure quella prevista dal decreto Cur Italia", afferma Federmar, sottolineando che "il problema resta come salvaguardare, comunque, l'intera filiera occupazionale che non investe solo la Tirrenia Cin". Federmar Cisl ritiene pertanto "indispensabile ed urgente un 'Patto Tripartito' che porti alla definizione della salvaguardia del le aziende e dei lavoratori italiani e che spenga definitivamente il ricorso al profitto di armatori italiani senza scrupolo che impiegando personale extracomunitari/comunitari a basso costo hanno la sfacciataggine di richiedere contributi allo Stato italiano". (ANSA).



Dopo il fermo della Tirrenia gli altri armatori assicurano che i loro servizi garantiscono la continuità territoriale con le isole

La Guardia Costiera invia il pattugliatore "Diciotti" alle Tremiti Mentre l'annuncio di ieri della Moby del gruppo Onorato Armatori che la Tirrenia CIN, compagnia di navigazione dello stesso gruppo, ha sospeso con effetto immediato i propri servizi marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le Tremiti a causa del sequestro conservativo dei conti correnti della Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) disposto dai commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria (del 30 marzo 2020), annuncio che ovviamente ha colto di sorpresa i clienti della Tirrenia e le agenzie di viaggio che lavorano con la compagnia, che non ha neppure comunicato l'improvviso stop delle navi sul proprio sito internet, altri soggetti del cluster marittimo italiano hanno rassicurato l'opinione pubblica sottolineando che la continuità territoriale continuerà ad essere garantita da altri servizi marittimi in un momento, come quello attuale, di assoluta emergenza determinata dalle misure adottate a livello nazionale per fronteggiare la diffusione del virus Covid-19. La Guardia Costiera ha reso noto di aver già messo in allerta i mezzi navali presenti in zona e gli elicotteri della Base Aeromobili di Pescara al fine di garantire i collegamenti marittimi tra le isole Tremiti e la terraferma, mezzi - ha evidenziato il Corpo della Marina Militare - che sin da ora sono pronti ad intervenire per assicurare assistenza alla popolazione in caso di necessità. La Guardia Costiera ha precisato che in queste ore dirigerà in zona anche il pattugliatore d'altura multiruolo Diciotti che fornirà un ulteriore supporto logistico e sanitario ai residenti delle isole Tremiti. Da parte sua la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha assicurato che i propri associati «ed 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 specificato il presidente della Confederazione, Mario Mattioli - mi è stato confermato che è già in programma il potenziamento dei servizi attualmente esistenti. Di fronte alla difficile situazione del momento i nostri armatori non si tirano indietro e confermano il loro impegno al servizio del Paese». Anche l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS) ha garantito che «l'intero cluster ALIS e, in particolare, tutti gli armatori ed i trasportatori associati, continueranno ad operare in prima linea al fine di garantire la continuità territoriale con la Sicilia e la Sardegna e ad assicurare il costante e quotidiano approvvigionamento delle merci e dei beni di prima necessità, in primis prodotti alimentari e farmaceutici». «Specialmente in una fase emergenziale come quella attuale causata dalla pandemia da coronavirus - ha affermato il direttore generale dell'associazione, Marcello Di Caterina - il cluster ALIS intende agire ed operare al fianco del governo, delle isole e dell'Italia intera, accogliendo favorevolmente quanto comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha precisato in una nota ufficiale come attraverso l'operatività di altri armatori non ci saranno problemi di trasferimento delle merci, in particolare alimentari e farmaceutiche, e di collegamenti con la Sicilia, la Sardegna».



31 marzo 2020

PSA GENOVA SPA

La Guardia Costiera invia il pattugliatore "Diciotti" alle Tremiti

Ministero dell'Interno di ieri della Moby del gruppo Onorato Armatori che la Tirrenia CIN, compagnia di navigazione dello stesso gruppo, ha sospeso con effetto immediato i propri servizi marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le Tremiti a causa del sequestro conservativo dei conti correnti della Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) disposto dai commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria (del 30 marzo 2020), annuncio che ovviamente ha colto di sorpresa i clienti della Tirrenia e le agenzie di viaggio che lavorano con la compagnia, che non ha neppure comunicato l'improvviso stop delle navi sul proprio sito internet, altri soggetti del cluster marittimo italiano hanno rassicurato l'opinione pubblica sottolineando che la continuità territoriale continuerà ad essere garantita da altri servizi marittimi in un momento, come quello attuale, di assoluta emergenza determinata dalle misure adottate a livello nazionale per fronteggiare la diffusione del virus Covid-19.

La Guardia Costiera ha reso noto di aver già messo in allerta i mezzi navali presenti in zona e gli elicotteri della Base Aeromobili di Pescara al fine di garantire i collegamenti marittimi tra le isole Tremiti e la terraferma, mezzi - ha evidenziato il Corpo della Marina Militare - che sin da ora sono pronti ad intervenire per assicurare assistenza alla popolazione in caso di necessità. La Guardia Costiera ha precisato che in queste ore dirigerà in zona anche il pattugliatore d'altura multiruolo Diciotti che fornirà un ulteriore supporto logistico e sanitario ai residenti delle isole Tremiti.

Da parte sua la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha assicurato che i propri associati «ed 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 specificato il presidente della Confederazione, Mario Mattioli - mi è stato confermato che è già in programma il potenziamento dei servizi attualmente esistenti. Di fronte alla difficile situazione del momento i nostri armatori non si tirano indietro e confermano il loro impegno al servizio del Paese».

Anche l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS) ha garantito che «l'intero cluster ALIS e, in particolare, tutti gli armatori ed i trasportatori associati, continueranno ad operare in prima linea al fine di garantire la continuità territoriale con la Sicilia e la Sardegna e ad assicurare il costante e quotidiano approvvigionamento delle merci e dei beni di prima necessità, in primis prodotti

Informare

Focus

Mit e Mise hanno chiesto a Tirrenia di adottare entro 24 ore gli atti necessari a sbloccare le navi

L'obiettivo è di garantire innanzitutto i servizi di continuità territoriale. A conclusione della conference call di questo pomeriggio tra i commissari di Tirrenia, azienda in amministrazione straordinaria, i vertici di Tirrenia - Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, il dicastero di via Nomentana ha reso noto che dal confronto sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia e che i ministri hanno chiesto all'azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione - ha specificato il Ministero in una nota - garantirebbero anzitutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia CIN.

The screenshot shows the Informare website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the Informare logo. The main headline reads: "Mit e Mise hanno chiesto a Tirrenia di adottare entro 24 ore gli atti necessari a sbloccare le navi". Below the headline, there is a sub-headline: "L'obiettivo è di garantire innanzitutto i servizi di continuità territoriale". The main body of the article is partially visible, starting with "A conclusione della conference call di questo pomeriggio tra i commissari di Tirrenia, azienda in amministrazione straordinaria, i vertici di Tirrenia - Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, il dicastero di via Nomentana ha reso noto che dal confronto sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia e che i ministri hanno chiesto all'azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore." Below the article, there is a section for "Le ipotesi di soluzione" which is partially cut off. At the bottom of the page, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a language selection dropdown menu.

Marittimi: Serbassi (Fast-Confisal), governo intervenga subito per salvaguardare l'occupazione

(FERPRESS) Roma, 31 MAR La riforma del lavoro marittimo non può più aspettare. Dopo il blocco dei collegamenti con le isole senza la sospensione degli accordi in deroga e il collocamento centralizzato il settore si avvia ad una catastrofe occupazionale. Questo il commento del Segretario Generale Fast-Confisal, Pietro Serbassi, dopo la decisione del gruppo Tirrenia-Cin di sospendere il servizio dei traghetti. Il settore dei marittimi già fortemente provato dall'emergenza in atto dice il sindacalista si trova ora a dover fronteggiare anche l'impatto delle difficoltà finanziarie di Tirrenia-Cin. Dopo il sequestro dei conti correnti, clamorosamente disposto dalla gestione commissariale di Tirrenia per tutelare i creditori, la società di navigazione si è vista costretta ad interrompere i collegamenti con Sicilia, Sardegna e Tremiti. Speriamo che nel più breve tempo possibile il Ministero dei Trasporti, che ha già annunciato azioni in questo senso, riesca a ripristinare il servizio. Lo stesso gruppo si è detto disponibile, in via temporanea, a sostituire le navi Tirrenia-Cin con traghetti Moby. Nel frattempo, però, il governo deve intervenire subito per salvaguardare i livelli occupazionali dei marittimi italiani.

Le misure da prendere con urgenza per evitare il disastro prosegue Serbassi sono quelle che il nostro sindacato chiede da tempo: blocco immediato degli accordi in deroga previsti dalla legge 30/98, che hanno di fatto legittimato il più selvaggio dumping sociale realizzato attraverso le assunzioni di personale extracomunitario sulle navi con bandiera italiana, e introduzione di un vero collocamento centralizzato per la gente di mare, di cui si parla da anni senza risultato. La gravità dell'attuale situazione conclude il Segretario Fast-Confisal non consente più rinvii o tentennamenti. Il settore dei marittimi, che in questi giorni sta tra l'altro svolgendo una funzione strategica per il trasporto delle merci, va salvato ora, senza indugi, mettendolo in condizioni di affrontare l'emergenza Coronavirus con tutti gli strumenti a disposizione del legislatore. In caso contrario, l'impatto sui lavoratori sarà devastante e i danni potrebbero essere irreversibili. Pubblicato da COM il: 31/3/2020 h 08:58 - Riproduzione riservata



Mit e Mise: entro 24 ore sbloccare navi Tirrenia

Chiesto all'azienda e ai commissari di definire gli atti per garantire continuità

Redazione

ROMA Mit e Mise: entro 24 ore sbloccare navi Tirrenia. Si è così conclusa la conferenza call tra i commissari di Tirrenia, azienda in amministrazione straordinaria, i vertici di Tirrenia Cin, la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e il ministro dello sviluppo economico Stefano Patuanelli. Dal confronto sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia. I ministri hanno chiesto all'azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia Cin.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI RE' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main article is displayed with the headline 'Mit e Mise: entro 24 ore sbloccare navi Tirrenia'. A sub-headline reads 'Chiesto all'azienda e ai commissari di definire gli atti per garantire continuità'. There is a small image of a Tirrenia ship. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of other articles under the heading 'ULTIME POPOLARI! VIDEO'. The bottom of the page features a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with a link to 'Più flessibilità nei collegamenti con la Sardegna'.

Portnews

Focus

Caso Tirrenia: una soluzione in 24 ore

Trovare una soluzione entro 24 ore e sbloccare così l'impasse che ha sta mettendo a rischio l'operatività dei collegamenti per la Sardegna, la Sicilia e altre isole minori. E' questo l'ultimatum che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e quello dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, hanno dato alla compagnia di navigazione Tirrenia-Cin e ai commissari in amministrazione straordinaria di Tirrenia al termine della conference call tenutasi quest'oggi al MIT. «Dal confronto si legge nella nota stampa diramata dal MIT sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia CIN».

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there are navigation links: Focus, Interventi, Interviste, News, Espo 2019, Osservatorio Europeo, and social media icons for YouTube, LinkedIn, and Instagram. The main header features the 'PORT NEWS' logo with a ship icon and the text 'MAGAZINE dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below the header is a search bar and a 'TAGS' section with various categories like Ambiente, Autorità, Portuali, etc. The main content area displays a photo of a man speaking at a podium with a microphone, and a large headline: '31 Marzo 2020 - News L'ultimatum del MIT Caso Tirrenia: una soluzione in 24 ore di Redazione Port News'. Below the headline is a short text snippet: 'Trovare una soluzione entro 24 ore e sbloccare così l'impasse che ha sta mettendo a rischio l'operatività dei collegamenti per la Sardegna, la Sicilia e altre isole minori. E' questo l'ultimatum che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e quello dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, hanno dato alla compagnia di navigazione Tirrenia-Cin e ai commissari in amministrazione straordinaria di Tirrenia al termine della conference call tenutasi quest'oggi al MIT. «Dal confronto si legge nella nota stampa diramata dal MIT sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia. Le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia CIN».

Tirrenia, il Mit: Soluzione sbloccata entro ventiquattro ore

Redazione

Roma Durante il confronto avvenuto nel corso della conference call tra i commissari, Tirrenia Cin e i ministri delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli e dello sviluppo Stefano Patuanelli «sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia». Lo si legge nella nota diffusa al termine della conference, durante la quale «i ministri hanno chiesto a Tirrenia Cin e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore». La provocazione di Careddu. 'Si verifichi la possibilità di precettare l'armatore affinché garantisca il servizio di trasporto e il rispetto della convenzione statale di continuità territoriale a favore della Sardegna e, nel caso ciò non fosse praticabile, si verifichi la disponibilità di altre compagnie navali (estranee al Gruppo Tirrenia-Moby) a garantire tutti i collegamenti essenziali, vista l'emergenza'. La proposta arriva dall'ex assessore ai Trasporti della Regione Sardegna, Carlo Careddu (Pd), in carica sino alla scorsa legislatura, dopo lo stop ai collegamenti marittimi per Sardegna, Sicilia e Tremiti annunciato da Cin-Compagnia italiana di navigazione per il sequestro conservativo dei propri conti operati dai commissari di Tirrenia in amministrazione straordinaria. 'Cin sottolinea Careddu è «debitrice della 'sommatta' di 180 milioni di euro per due rate scadute da tempo e non ancora onorate'. L'ex assessore loda l'iniziativa della compagnia di partito, la ministra dei Trasporti Paola De Micheli, «di richiamo perentorio dell'armatore alle sue responsabilità, soprattutto in questo momento difficile per il Paese e per la Sardegna: non è possibile consentire alla Compagnia navale l'interruzione del servizio pubblico essenziale di continuità territoriale per le persone e per le merci per un'isola, a maggior ragione in tempi di pandemia».



Tirrenia, il Mit: Soluzione sbloccata entro ventiquattro ore

11 MAGGIO 2020 - Redazione



Roma - Durante il confronto avvenuto nel corso della conferenza call tra i commissari, Tirrenia Cin e i ministri delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli e dello sviluppo Stefano Patuanelli «sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia». Lo si legge nella nota diffusa al termine della conferenza, durante la quale «i ministri hanno chiesto a Tirrenia Cin e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore».

La provocazione di Careddu. «Si verifichi la possibilità di precettare l'armatore affinché garantisca il servizio di trasporto e il rispetto della convenzione statale di continuità territoriale a favore della Sardegna e, nel caso ciò non fosse praticabile, si verifichi la disponibilità di altre compagnie navali (estranee al Gruppo Tirrenia-Moby) a garantire tutti i collegamenti essenziali, vista l'emergenza». La proposta arriva dall'ex assessore ai Trasporti della Regione Sardegna, Carlo Careddu (Pd), in carica sino alla scorsa legislatura, dopo lo stop ai collegamenti marittimi per Sardegna, Sicilia e Tremiti annunciato da Cin-Compagnia italiana di navigazione per il sequestro conservativo dei propri conti

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Mit e Mise: entro 24 ore sbloccare le navi Tirrenia per garantire la continuità territoriale

A proposito della convocazione dei vertici di Moby oggi da parte dei ministeri competenti sulle questioni di Tirrenia Cin i dicasteri fanno sapere: Si è conclusa la conference call tra i commissari di Tirrenia, azienda in amministrazione straordinaria, i vertici di Tirrenia Cin, la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e il ministro dello sviluppo economico Stefano Patuanelli. Dal confronto sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia. I ministri hanno chiesto all'azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore. La nota specifica inoltre che le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche a una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia CIN. A proposito di quali possano essere le ipotesi di soluzione menzionate dai due dicasteri romani per sbloccare la situazione, una fonte legale spiega a SHIPPING ITALY che una garanzia sulla somma oggetto di sequestro nessuno banca, assicurazione o altri soggetti privati sarebbe disponibile a rilasciarla. Una garanzia dello Stato appare assai improbabile, anche se potrebbe essere giustificata dalle necessità di garantire il servizio pubblico. Un'altra ipotesi potrebbe essere quella che sia stata fatta pressione sui Commissari affinché mollino un po' la presa su Compagnia Italiana di Navigazione (Gruppo Moby) consentendo così di svincolare i fondi strettamente necessari per i servizi di interesse nazionale. Ma in quel caso bisogna trovare un giudice che si assuma la responsabilità di un provvedimento di quel genere e non è un compito da poco. Tanto più perché nella partita sono coinvolti anche altri creditori come banche e obbligazionisti. Paradossalmente, fa notare la stessa fonte, se fosse stata sequestrata una o più navi ci sarebbe la possibilità di sfruttare la gestione provvisoria dell'asset sotto sequestro secondo quanto previsto dalle leggi.

Shipping Italy.it - Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Mit e Mise: entro 24 ore sbloccare le navi Tirrenia per garantire la continuità territoriale

A proposito della convocazione dei vertici di Moby oggi da parte dei ministeri competenti sulle questioni di Tirrenia Cin i dicasteri fanno sapere: "Si è conclusa la conference call tra i commissari di Tirrenia, azienda in amministrazione straordinaria, i vertici di Tirrenia Cin, la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e il ministro dello sviluppo economico Stefano Patuanelli. Dal confronto sono emerse alcune ipotesi di soluzione dell'attuale blocco dell'operatività delle navi Tirrenia. I ministri hanno chiesto all'azienda e ai commissari di definire e adottare gli atti risolutivi entro 24 ore". La nota specifica inoltre che "le ipotesi di soluzione garantirebbero anzi tutto i servizi di continuità territoriale, con l'obiettivo di addivenire poi anche a una rapida definizione della complessiva situazione debitoria di Tirrenia CIN".

Compagnie, le imprese di armamento e le agenzie marittime a disposizione per contribuire alla soluzione della crisi

ROMA Preoccupazione estrema per lo shipping causa l'evolversi della grave emergenza Covid-19 e per l'impatto che questa situazione sta avendo e continuerà ad avere sul sistema socio economico italiano. L'armamento nazionale, le imprese di armamento che operano in Italia e le agenzie marittime si sono sin da subito messe a disposizione, attraverso i loro rappresentanti, delle Autorità nazionali e locali per contribuire alla soluzione di questa crisi sanitaria che ha colpito particolarmente il nostro Paese e che sta discriminando l'Italia e gli italiani nel mondo. Le problematiche che riguardano i trasporti marittimi sono numerose ed è urgente individuare soluzioni adeguate a garantire l'operatività delle navi e la regolarità dei traffici. Ecco, la nota tecnica delle 3 associazioni, AssArmatori, Confitarma e Federagenti a firma dei presidenti Stefano Messina, Mario Mattioli e Gian Enzo Duci inviata ai ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e della Salute per illustrare le criticità più importanti che il comparto sta riscontrando a livello operativo sin dall'adozione del- le prime misure straordinarie adottate dal Governo e che nel progredire della crisi si sono fatte via via più stringenti. Le tre Associazioni auspicano l'urgente insediamento di un tavolo di analisi e di confronto del settore con le Amministrazioni coinvolte, alle quali sin da ora garantiscono la disponibilità a partecipare e a fornire il proprio supporto. 1. Chiusura dei porti esteri alle navi italiane L'Italia è uno dei più importanti

Compagnie, le imprese di armamento e le agenzie marittime a disposizione per contribuire alla soluzione della crisi

Stefano Messina

Mario Mattioli

Gian Enzo Duci

Il settore del trasporto marittimo è uno dei più colpiti dalla crisi sanitaria in corso. Le navi italiane sono ferme nei porti esteri, con gravi conseguenze per l'economia italiana. Le associazioni di settore si sono messe a disposizione delle autorità per contribuire alla soluzione della crisi.

Paese in termini di traffico marittimo, con circa il 60% delle merci che transitano per i porti italiani. La crisi sanitaria ha causato la chiusura dei porti esteri, con gravi conseguenze per l'economia italiana. Le associazioni di settore si sono messe a disposizione delle autorità per contribuire alla soluzione della crisi. 2. Rischio di emarginazione dell'Italia dalle rotte mondiali e di approvvigionamento C'è il concreto rischio che i servizi di trasporto previsti scalare i porti italiani decidano definitivamente di bypassare il nostro Paese per non precludersi l'approdo in altre nazioni. Un numero crescente di armatori stranieri rifiuta contratti di trasporto che prevedono lo sbarco di merci nei porti italiani mettendo in seria difficoltà l'import di materie prime. Tra i settori che potrebbero trovarsi presto sprovvisti ci sono anche quelli essenziali a garantire gli approvvigionamenti alimentari del Paese (industria agro-alimentare, zootecnia, ecc.). Da sottolineare, in questo contesto, l'importanza dei trasporti marittimi nel settore energetico e la cui interruzione o anche il solo rallentamento potrebbe comportare ripercussioni facilmente immaginabili. Al fine di non vanificare gli sforzi compiuti dagli armatori per garantire la continuità nel trasporto dei passeggeri e delle merci è altresì importante che nei porti sia assicurato un adeguato livello di funzionamento di tutti i servizi necessari: da quelli di interesse generale a quelli per la movimentazione e lo stoccaggio fino ai controlli delle autorità. Laddove dovessero registrarsi particolari difficoltà in tal senso, si dovrebbe poter intervenire anche attraverso apposite deroghe. Inoltre, a seguito delle misure interdittive adottate da alcuni Paesi, diversi servizi marittimi di linea sono stati fermati. Si pone pertanto il problema di individuare gli ormeggi idonei dove far sostare le navi senza recare intralcio all'attività commerciale. A tal fine, è

necessario ottimizzare gli accosti disponibili in tutti i porti, in primis quelli ricadenti nell'ambito di una stessa Autorità di Sistema portuale.



Messaggero Marittimo Mensile

Focus

3. Impossibilità di effettuare l'avvicendamento degli equipaggi A ciò va aggiunto che molte unità di bandiera italiana operano costantemente all'estero e hanno la necessità di assicurare l'avvicendamento del personale italiano imbarcato, sia per le normali rotazioni previste dal contratto, ma anche, ad esempio, in caso di infortunio e malattia. Da quando è scoppiata l'emergenza, in molte nazioni non è più possibile avvicendare gli equipaggi italiani con altro personale italiano (ricordiamo che sulle navi battenti bandiera italiana iscritte nel Registro Ordinario l'equipaggio deve essere interamente italiano/comunitario, mentre su quelle iscritte nel Registro Internazionale la legge prevede un certo numero di membri dell'equipaggio italiani/ comunitari), avendo esse vietato l'ingresso ed il transito dei marittimi italiani; nel concreto, vengono rigettate le domande di visto o imposti periodi di quarantena preventivi obbligatori all'arrivo. Sussiste il reale pericolo che queste navi non possano più operare perché non in grado di soddisfare la tabella minima di sicurezza, con il conseguente rischio di cancellazione dei contratti di fornitura dei servizi. Particolarmente difficoltosa, in questo momento, è la sostituzione del comandante per il quale sussiste l'obbligo di nazionalità italiana o comunitaria, purché in possesso dell'attestato di conoscenza della legislazione italiana, a causa del fatto che sono state sospese le sessioni di esame, presso le Capitanerie di Porto, per il rilascio di tale attestazione. Si segnala, infine, che anche l'arrivo a bordo e il rimpatrio del personale marittimo operante sulle navi di bandiera italiana (quest'ultimo obbligatorio ai sensi della MLC, 2006) stanno diventando sempre più difficoltosi per via della cancellazione ormai generalizzata dei voli da e verso l'Italia.

4. Scadenza certificazioni e attestazioni IMO dei marittimi italiani I provvedimenti restrittivi adottati dal Governo hanno coinvolto anche le attività relative alla formazione obbligatoria del personale navigante, imponendo la chiusura dei centri di addestramento autorizzati dal Comando Generale. Tale chiusura non sta consentendo ai lavoratori marittimi italiani di rinnovare le proprie attestazioni/certificazioni IMO (Basic Training, MAMS, MABEV, ECDIS, High Voltage, Ship Security Officer, RoRo Pax) nonché i certificati di competenza, impedendo quindi agli stessi di poter lavorare. Ciò sta determinando notevoli difficoltà, che si aggravano di giorno in giorno, nell'avvicendamento degli equipaggi e di conseguenza nella gestione della flotta. A tale riguardo, è necessario individuare tempestivamente una soluzione che ad avviso delle scriventi - dovrebbe essere rappresentata da una proroga di tali certificati/attestati, concessa solo ed esclusivamente per quelli in scadenza e per il periodo necessario al superamento dell'emergenza sanitaria in atto. Al fine di evitare problemi alle navi che operano all'estero tale proroga dovrà essere necessariamente e prontamente condivisa, da parte della Amministrazione, con l'IMO e con i principali MOUs. A tal proposito, si segnala l'iniziativa intrapresa dalla Maritime and Port Authority of Singapore, la quale consente ai marittimi stranieri a cui è scaduto il Certificato di Competenza (CoC) di continuare a operare a bordo delle navi registrate a Singapore, qualora l'Amministrazione che ha rilasciato detto certificato ne proroghi la validità. Ai marittimi singaporiani, invece, la bandiera consente di estendere la validità del CoC oltre la scadenza a tutti coloro che non possono sbarcare a causa dell'emergenza sanitaria (Circolare MPA of Singapore n. 3 del 26 Febbraio 2020). Un caso rilevante è quello della certificazione ECDIS che prevede un addestramento mirato sull'impianto specifico presente a bordo di una certa nave. Si potrebbe ovviare a tale problematica con la contemporanea presenza a bordo, per un tempo di durata congrua, dell'ufficiale sbarcante certificato per l'apparato in uso e dell'ufficiale imbarcante (in soprannumero) non certificato per l'ECDIS in uso ma che verrà addestrato durante l'imbarco durante i turni di guardia in navigazione.

5. Impossibilità di svolgere le visite sanitarie Mentre per quanto riguarda le ispezioni per il rilascio dei certificati di bordo (in primis CGCCP e MISE) si è opportunamente intervenuti con la circolare n. 4/2020 del Comando Generale, risultano invece irrisolti i gravi problemi legati agli accertamenti sanitari nei confronti dei lavoratori marittimi. In particolare: 1. Si evidenzia l'imminente scadenza di un numero elevato di certificati medici rilasciati a seguito di visita biennale (ex art. 12 d.lgs. 71/2015) di marittimi italiani attualmente a bordo che, per diverse ragioni, non possono sbarcare in porti esteri. A tale riguardo, in

ragione delle difficoltà a sostituire tali marittimi, nonché a effettuare dette visite, è assolutamente necessario che il Ministero della Salute chiarisca che l'estensione fino a tre mesi della validità del certificato medico fino allo scalo dove è disponibile un medico autorizzato (prevista dall'art. 12, comma 5, del D.lgs. 71/2015 e ss.mm.ii.), sia concessa, in relazione all'emergenza



Messaggero Marittimo Mensile

Focus

sanitaria in atto, in via automatica. 2. L'emergenza sanitaria rende, in molti casi, del tutto impossibile gli accertamenti sanitari periodici dei lavoratori marittimi a bordo da parte dei medici competenti (ex art. 23 d.lgs. n. 271/99) che, già in condizioni normali, sono particolarmente complessi e onerosi da effettuare¹. A tale riguardo, sarebbe auspicabile che il Ministero della Salute dia indicazioni in tema di sorveglianza sanitaria affinché il medico competente possa prorogare, anche senza la presenza fisica a bordo, la validità dell'idoneità alla mansione specifica del marittimo. 6. Commissioni di visita per i rinnovi dei certificati Esistono delle notevoli difficoltà a costituire le commissioni di visita per i rinnovi dei certificati di sicurezza/idoneità sul territorio nazionale dovuta fondamentalmente alla mancanza di disponibilità da parte dei medici dell'USMAF, evidentemente impegnati nella gestione dell'emergenza COVID. Si può pensare ad una soluzione che preveda di ritenere valida la commissione di visita anche senza la presenza del medico di porto, oppure la sospensione di ogni tipo di visita a bordo (evitando in tal modo anche gli assembramenti delle persone facenti capo alle diverse commissioni) con la conseguente concessione di proroghe d'ufficio, della validità di almeno 60/90 giorni alla scadenza dei certificati; oppure la possibilità che il rinnovo/vidimazione dei certificati sia fatta sulla scorta della dichiarazione ai fini rilasciata dall'Ente di Classifica Riconosciuto. 7. Commissioni di visita tecnico- sanitarie In relazione alle visite tecnico sanitarie, necessarie per la verifica e la certificazione dell'igiene e della sicurezza sul posto di lavoro a bordo delle navi, si sta riscontrando che in alcune circostanze, nonostante tutte le navi si siano dotate di procedure per dare puntuale esecuzione alle direttive impartite dal Governo, vengono imposte prescrizioni ai sensi della 271/99 (ad esempio la revisione del Piano di Sicurezza entro il tempo perentorio di 7 giorni) che, essendo una normativa che riguarda la normale attività delle navi e la valutazione dei prevedibili rischi operativi, non può essere utilizzato per circostanze eccezionali di rischio biologico come quelle in atto, in quanto non le ricomprende. 8. Procedure di imbarco sul territorio italiano Per quanto concerne le procedure di imbarco e sbarco del personale navigante, sempre in virtù della situazione eccezionale di emergenza ed al fine di evitare assembramenti in luoghi e mezzi pubblici, sarebbe auspicabile prevedere la limitazione degli spostamenti degli equipaggi presso gli uffici territoriali delle Capitanerie di Porto per regolarizzare imbarchi e sbarchi. La proposta che si avanza è quella di uniformare per il momento, anche qui in Italia, quanto già accade in diverse località del mondo con il solo Comandante che si reca presso il consolato di turno per regolarizzare i su descritti movimenti che saranno poi controfirmati in secondo momento dai singoli marittimi, alla presenza del Comandante e di appositi testimoni. 9. Navi passeggeri e autostrade del mare L'emergenza Covid-19 sta colpendo pesantemente anche i servizi offerti dalle navi passeggeri, dei quali l'Italia è primario fornitore mondiale sia nel comparto delle crociere che dei traghetti. Il settore, oltre a subire pesanti ripercussioni economiche dovute ad un azzeramento delle prenotazioni e un significativo fenomeno di cancellazione delle prenotazioni già effettuate, rischia di vedere compromessa l'operatività delle navi che assicurano la continuità territoriale e le autostrade del mare. A causa del numero di passeggeri drasticamente ridotto, a seguito delle necessarie limitazioni alla libera circolazione delle persone introdotte dai recenti provvedimenti governativi, le compagnie di navigazione impegnate nel traffico passeggeri (tipicamente con navi RoRo Pax) hanno tabelle minime di sicurezza che risultano al momento sovradimensionate in quanto legate al numero massimo di passeggeri imbarcabili. Sarebbe auspicabile una riduzione temporanea di tali tabelle al fine di consentire alle compagnie di contenere il numero dei marittimi a bordo a tutto vantaggio della salute e sicurezza degli stessi. In questo modo, infatti, sarebbero limitati i contatti interpersonali e quindi l'esposizione del personale a inutili rischi. Ovviamente, una volta ripristinate le normali condizioni di circolazione delle persone, le vigenti tabelle sarebbero immediatamente ripristinate. 10. Crociere, divieto di sbarco nei porti All'indomani del Dpcm 9 Marzo 2020, la situazione per il settore crocieristico nei porti italiani è sempre più drammatica stante il divieto di sbarco dei passeggeri. Tale situazione ha costretto i più grandi operatori di crociere

impegnati nel mercato italiano a fermare alcune navi dedicate al mercato nazionale. All'estero, nonostante tutte le procedure e protocolli attivati a bordo delle navi al fine di evitare l'imbarco di personale e passeggeri a rischio (ad esempio screening della temperatura corporea e verifica dei Paesi visitati negli ultimi 14 giorni prima dell'imbarco), le navi da crociera che imbarcano cittadini italiani subiscono



Messaggero Marittimo Mensile

Focus

in diversi Paesi restrizioni drastiche dei diritti di approdo e sbarco con un grave danno economico e d'immagine.

Covid-19: le proposte di Alis al Governo per sostenere le imprese ed i lavoratori

ROMA Alis ha redatto un documento contenente 22 proposte rivolte al Governo per sostenere le imprese ed i lavoratori del trasporto e della logistica in questo momento di criticità. La stessa Associazione, presieduta da Guido Grimaldi e rappresentativa di aziende, imprenditori, professionisti, giovani e famiglie, esprime apprezzamento per le decisioni che il Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte e l'intero Governo stanno assumendo e per le misure che hanno già adottato anche per sostenere economicamente le imprese ed i cittadini. Siamo convinti che questa sia la strada giusta. Occorre proseguire con un coordinamento ancor più forte tanto delle politiche sanitarie, quanto delle politiche economiche e, in particolare, di quelle del trasporto e della logistica delle merci. Il trasporto e la logistica sono indispensabili per il nostro Paese per non aggravare ulteriormente la situazione di emergenza che stiamo vivendo, pertanto possiamo affermare che il mondo del trasporto sta facendo la propria parte in maniera efficiente e competitiva garantendo la funzione indispensabile di consentire il regolare approvvigionamento dei cicli produttivi continui e dei beni di prima necessità, dai prodotti agro-alimentari al trasporto di farmaci. Attualmente, nonostante la rapida evoluzione dell'emergenza che ha portato il Governo a decidere di adottare misure ancor più stringenti ed estese a tutta Italia, le imprese operanti nei settori di trasporto e logistica non hanno subito limitazioni al transito e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale. Sono però molteplici le criticità che stanno vivendo le aziende in relazione alla riduzione dei volumi, ai rallentamenti dei flussi di merci specialmente nei mercati dell'Europa centro-settentrionale e quindi di conseguenza alla perdita di fatturato. Notevoli sono le difficoltà di natura economico-fiscale, dovute principalmente alla necessità di dover sostenere i costi fissi e di dover rispettare il carico tributario, nonché le difficoltà anche di natura organizzativa, dovute ad esempio alla gestione operativa del trasporto sostenibile ed al mantenimento dei livelli di sicurezza sul lavoro richiesti dalla disciplina vigente e dalle misure adottate per il contenimento e la gestione della pandemia. Alis è da sempre in prima linea per promuovere il trasporto sostenibile e l'intermodalità e ribadisce con convinzione che la tutela della salute e della sicurezza pubblica è al primo posto per tutti, nelle case come nei luoghi di lavoro. Nonostante la situazione di emergenza che ha portato il Governo a decidere di adottare misure ancor più stringenti ed estese a tutta Italia, le imprese operanti nei settori di trasporto e logistica non hanno subito limitazioni al transito e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale. Sono però molteplici le criticità che stanno vivendo le aziende in relazione alla riduzione dei volumi, ai rallentamenti dei flussi di merci specialmente nei mercati dell'Europa centro-settentrionale e quindi di conseguenza alla perdita di fatturato. Notevoli sono le difficoltà di natura economico-fiscale, dovute principalmente alla necessità di dover sostenere i costi fissi e di dover rispettare il carico tributario, nonché le difficoltà anche di natura organizzativa, dovute ad esempio alla gestione operativa del trasporto sostenibile ed al mantenimento dei livelli di sicurezza sul lavoro richiesti dalla disciplina vigente e dalle misure adottate per il contenimento e la gestione della pandemia. Alis è da sempre in prima linea per promuovere il trasporto sostenibile e l'intermodalità e ribadisce con convinzione che la tutela della salute e della sicurezza pubblica è al primo posto per tutti, nelle case come nei luoghi di lavoro.

Covid-19: le proposte di Alis al Governo per sostenere le imprese ed i lavoratori

Alis ha redatto un documento contenente 22 proposte rivolte al Governo per sostenere le imprese ed i lavoratori del trasporto e della logistica in questo momento di criticità. La stessa Associazione, presieduta da Guido Grimaldi e rappresentativa di aziende, imprenditori, professionisti, giovani e famiglie, esprime apprezzamento per le decisioni che il Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte e l'intero Governo stanno assumendo e per le misure che hanno già adottato anche per sostenere economicamente le imprese ed i cittadini. Siamo convinti che questa sia la strada giusta. Occorre proseguire con un coordinamento ancor più forte tanto delle politiche sanitarie, quanto delle politiche economiche e, in particolare, di quelle del trasporto e della logistica delle merci. Il trasporto e la logistica sono indispensabili per il nostro Paese per non aggravare ulteriormente la situazione di emergenza che stiamo vivendo, pertanto possiamo affermare che il mondo del trasporto sta facendo la propria parte in maniera efficiente e competitiva garantendo la funzione indispensabile di consentire il regolare approvvigionamento dei cicli produttivi continui e dei beni di prima necessità, dai prodotti agro-alimentari al trasporto di farmaci. Attualmente, nonostante la rapida evoluzione dell'emergenza che ha portato il Governo a decidere di adottare misure ancor più stringenti ed estese a tutta Italia, le imprese operanti nei settori di trasporto e logistica non hanno subito limitazioni al transito e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale. Sono però molteplici le criticità che stanno vivendo le aziende in relazione alla riduzione dei volumi, ai rallentamenti dei flussi di merci specialmente nei mercati dell'Europa centro-settentrionale e quindi di conseguenza alla perdita di fatturato. Notevoli sono le difficoltà di natura economico-fiscale, dovute principalmente alla necessità di dover sostenere i costi fissi e di dover rispettare il carico tributario, nonché le difficoltà anche di natura organizzativa, dovute ad esempio alla gestione operativa del trasporto sostenibile ed al mantenimento dei livelli di sicurezza sul lavoro richiesti dalla disciplina vigente e dalle misure adottate per il contenimento e la gestione della pandemia. Alis è da sempre in prima linea per promuovere il trasporto sostenibile e l'intermodalità e ribadisce con convinzione che la tutela della salute e della sicurezza pubblica è al primo posto per tutti, nelle case come nei luoghi di lavoro.

ISS PALIMBO

UNIPORT LIVORNO

1 - Monitorio dei gravi arresti

dell'intermodalità. 6 - Marebonus e Ferrobonus. 7 - Super ammortamento. 8 - Neutralizzazione accise sui combustibili o aumento della quota



Messaggero Marittimo Mensile

Focus

di rimborso per i veicoli più eco-sostenibili nel trasporto merci conto terzi. 9 - Sospensione e/o riduzione del bollo auto. 10 - Sospensione, detassazione e/o decontribuzione premi assicurativi Rca. 11 - Riduzione delle tasse e dei diritti portuali. 12 - Mantenimento dello standard dei servizi portuali nella loro globalità. 13 - Sospensione e/o riduzione canone concessorio terminalistico portuale. 14 - Incentivi fiscali su investimenti tecnologici. 15 - Ripristino normalità transiti stradali e ferroviari da/per l'Austria. 16 - Deroga orario di apertura delle aree di servizio e ristoro autostradali. 17 - Eliminazione divieto di circolazione domenicale per i mezzi pesanti. 18 - Proroga dei termini revisione autoveicoli e modifica Art. 80 CDS. 19 - Digitalizzazione e semplificazione amministrativa e dei controlli: adesione al protocollo addizionale E-CMR. 20 - Merci pericolose e disciplina delle soste tecniche in ambito terminalistico. 21 - Potenziamento Zes E ZIs nel Piano Sus 2030. 22 - Digitalizzazione delle procedure doganali portuali e ferroviarie. Così Alis ha rappresentato le priorità e le proposte necessarie per supportare il cluster del trasporto e della logistica salvaguardando così le imprese ed i suoi lavoratori.

Mario Mattioli (Confitarma) ha chiesto alla De Micheli le prime e urgenti misure di sostegno per il settore

ROMA - Il presidente di Confitarma Mario Mattioli ha scritto alla ministra dei Trasporti De Micheli, chiedendo prime e urgenti misure di sostegno per il settore. Nel confermare fin da ora la nostra completa - scrive Mattioli - disponibilità a proseguire nell'azione convinta di supporto all'Amministrazione, riteniamo opportuno sottoporre alla Sua attenzione l'esigenza di adottare da subito le seguenti misure: 1) Intervento eccezionale di sostegno al reddito a favore di tutti i marittimi italiani e comunitari coinvolti in situazioni di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa a causa del fermo delle navi. Tale misura dovrebbe integrare le risorse del Fondo di Solidarietà Bilaterale del Settore Marittimo (SOLIMARE), consentendo il superamento dei massimali aziendali di utilizzo di detto Fondo. 2) Al fine di sostenere i collegamenti marittimi che, nonostante il calo dei traffici e le restrizioni al trasporto passeggeri, continuano a garantire l'approvvigionamento di merci, alimenti e medicinali e prodotti strategici per il Paese, auspichiamo interventi volti alla riduzione dei costi di approdo delle navi, circostanza che si sta già verificando in altri Stati membri della UE. Tra questi, in primo luogo l'esonero temporaneo, a far data dall'adozione delle misure restrittive adottate dal Governo, dal pagamento dei diritti e altri oneri portuali e, in aggiunta, la compensazione totale, o quantomeno parziale, delle spese per i servizi portuali (servizi tecnico-nautici) e di stiva. Le predette misure si dovrebbero applicare alle navi in servizio di cabotaggio nazionale, ro-ro e ro-ro pax impiegate anche su linee di autostrade del mare internazionali che scalano porti italiani. Infine, si dovrebbe prevedere la temporanea esenzione, totale o parziale, dal pagamento dei canoni concessori dei terminal che operano i predetti traffici. 3) Estensione, per un periodo di dodici mesi, alle navi iscritte nelle matricole nazionali e che svolgono attività compatibili con gli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, dell'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all'art.6 del decreto-legge n. 457/97 convertito in legge n.30/98. 4) Finanziamenti fino a tre anni a valere su Fondi Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e con garanzia Statale di ultima istanza erogati direttamente da CDP o dalle Banche Agenti in base ad una convenzione, per far fronte all'aumento dei costi operativi di gestione, generatisi sia a seguito di difficoltà operative poste dagli Stati EU o extra EU alle navi di bandiera italiana e con equipaggi italiani e/o comunitari, sia di navi in la-upa (fuori servizio e/o all'ancora). Tale proposta prende spunto dal DL (cosiddetto Decreto Cura Italia) che prevede il sostegno alla liquidità delle imprese colpite dall'emergenza epidemiologica Covid-19 attraverso finanziamenti da parte di CDP, anche nella forma di garanzia c.d. a prima perdita. 5) Sospensione, al fine di adeguare i piani 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. 6) moratoria a standstill di 18 mesi su tutte le esposizioni finanziarie sterilizzando la possibilità di accelerazione e altri rimedi dei finanziatori. Si segnala altresì che Confitarma si è attivata con ABI (fornendo pronta informativa a Confindustria) al fine di adottare uno schema di accordo che preveda quanto segue: cristallizzazione (forbearance) degli attuali accordi in essere ai sensi dell'art. 67 della Legge Fallimentare (Accordi di Ristrutturazione del Debito) per la durata di 18 mesi. Ciò eviterebbe alle imprese che stanno rispettando i Piani originari di essere nuovamente classificate tra le posizioni NPLs/UTPs, oppure di dover

affrontare, in un contesto di estrema incertezza, ulteriori e pesanti oneri connessi all'eventuale immediata nuova asseverazione dei Piani Economico- Finanziari; accordo che replichi



Messaggero Marittimo Mensile

Focus

nei principi di massima il vigente Accordo per il Credito stipulato e prorogato tra ABI e Confindustria e che consenta alle imprese del settore il diritto di estensione degli attuali finanziamenti ipotecari fino ad un massimo del 100% della durata residua degli stessi (compatibilmente con la validità delle garanzie sottostanti). Tale diritto matura per quelle imprese le cui posizioni non sono classificate tra gli NPLs/UTPs (ex Credito Deteriorato). Sui suddetti ultimi due punti, che non comportano un diretto impegno normativo, si richiede il massimo supporto affinché si possa giungere quanto prima ad un accordo formale con ABI e/o con i principali Gruppi Bancari. Infine, prima di ringraziarLa per l'attenzione che vorrà riservarci, ritengo opportuno condividere con Lei un'ultima riflessione legata alla necessità di traguardare la fine di questa grave emergenza. So bene che Lei e tutto il nostro Governo, in primis il Presidente Conte, state già lavorando per contenere il più possibile gli effetti della crisi, e al tal fine, mi permetto di formularLe l'auspicio che possa intervenire in tempi rapidi l'approvazione comunitaria al rinnovo del regime di aiuti ai trasporti marittimi SA 48260 (2017/NN). Le nostre imprese e tutto il sistema logistico trarrebbero un grande giovamento dalla definizione positiva ed in tempi brevi di tale percorso. Con l'augurio che questo grave momento che il nostro Paese sta attraversando passi il più in fretta possibile. Le confermo nuovamente, Sig.ra Ministra, la piena disponibilità mia e dell'armamento italiano che rappresento a supportare tutto quanto Ella riterrà opportuno e necessario.

AssArmatori, Titoli di Stato per operatività dell'armamento

GENOVA Assarmatori scende in campo: anche Titoli di Stato per assicurare credito all'armamento. Riscrivere immediatamente le regole di gioco e di ingaggio del sistema del credito, attivando nuove forme di garanzia dello Stato, per assicurare il mantenimento dell'operatività delle aziende armatoriali essenziali e strategiche per l'intero tessuto economico del Paese. A scendere in campo a salvaguardia di un comparto, quello dei trasporti marittimi, la cui importanza sta emergendo in modo evidente e talora deflagrante, proprio nel momento di un'emergenza globale come quella generata dall'epidemia del Corona Virus, è Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione che rappresenta l'armamento nazionale e internazionale operante in Italia, aderente a Confrasperto. Governo e Pubblica Amministrazione lavorano lodevolmente, insieme alle altre Istituzioni, alle rappresentanze datoriali, dei lavoratori e alla società civile, per combattere innanzi tutto l'emergenza sanitaria e la ripercussioni economiche collegate alle conseguenze del Corona Virus afferma Messina ma il nostro settore, per la strategicità del servizio che svolge, richiede un intervento specifico: è necessario cioè mettere in campo immediatamente un'operazione a sostegno delle aziende. Deve essere basata su un sistema di garanzia a favore del sistema del credito, che possa consentire un ampliamento delle linee di affido, allargando le maglie del merito creditizio gravandone eventualmente la responsabilità sul sistema pubblico nel caso di servizi essenziali e logistica e collegamento, come in taluni casi i servizi marittimi operanti nel Paese per la continuità e il mantenimento delle Autostrade del Mare e dei collegamenti con le isole maggiori e minori. Ciò considerando, come è ormai evidente, l'azzeramento di fatto del movimento passeggeri, con riflessi pesanti anche su quei collegamenti nord sud e per le isole, che garantiscono la continuità della catena distributiva delle merci nel sistema Paese. Ciò dovrà essere attuato prosegue il presidente di Assarmatori anche scontrandosi con i parametri patrimoniali imposti dalla Bce; se ciò non avverrà ci troveremo a registrare misure, cariche di buona volontà, ma del tutto inefficienti e inefficaci proprio nel momento in cui le società armatoriali, ad altissima intensità di capitale investito ed elevata occupazione, stanno emergendo, forse per la prima volta in modo così evidente, come l'asse portante dell'approvvigionamento delle materie prime, delle risorse energetiche, dei prodotti di consumo, dell'industria alimentare, in una parola, di tutto ciò che fa funzionare il Paese. Secondo Assarmatori alcune banche hanno già dichiarato la propria disponibilità a fornire nuovi supporti di credito alle aziende, ma oggi si rende indispensabile una grande operazione di sistema che coinvolga in primis lo Stato attraverso il sistema di garanzie dirette o tramite l'emissione di Titoli di Stato che consentano alle banche di allargare gli affidamenti a favore delle aziende del settore armatoriale e marittimo, strutturando prodotti a limitato rischio per i sottoscrittori, poiché i maggiori importi concessi alle aziende dovranno poi rientrare alle banche stesse. Non è il tempo delle discussioni conclude Stefano Messina c'è bisogno di decisioni in tempi brevi, a tutela dell'integrità delle imprese, del sistema logistico, di tutti i fornitori e soprattutto delle migliaia di lavoratori operanti nel settore, che in questo momento non hanno sufficienti elementi di sostegno al reddito.



Assiterminal chiede azzeramento canoni demaniali

Mediante modifica ed integrazione all'art. 92 del D.L. 18/2020

Redazione

GENOVA L'azzeramento dei canoni demaniali per i terminalisti, è l'oggetto di una lettera inviata da Assiterminal a Presidente del Consiglio e rappresentanti del Governo, chiedendo tale intervento a causa dell'attuale emergenza epidemiologica. Nella missiva, firmata da Luca Becce e Galliano Di Marco, presidenti rispettivamente di Assiterminal e della Commissione Crociere della stessa associazione dei terminalisti, viene chiesta una modifica ed integrazione all'art. 92 del D.L. 18/2020 relativamente alla prevista parziale sospensione dei canoni demaniali marittimi. Dopo la lettera inviata due settimane fa insieme a Confetra, nella quale le due associazioni ritenevano insufficienti le misure adottate dal Governo, in questa Assiterminal sottolinea come 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. 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 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 inidonea a tutelare i diritti delle medesime e dei loro dipendenti. Vale la pena ricordare, in proposito anche che, secondo l'ultimo studio Clia 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 (quali, ad esempio, le concessioni di 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 crocieristica 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



Messaggero Marittimo

Focus

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 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.

Mattioli: garantiti collegamenti con le isole

Per il trasferimento di merci essenziali per la vita quotidiana

Redazione

ROMA Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, assicura che i collegamenti marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le isole minori saranno garantiti. In riferimento alla comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti afferma Mario Mattioli posso assicurare che i nostri associati ed 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 aggiunge il presidente di Confitarma mi è stato confermato che è già in programma il potenziamento dei servizi attualmente esistenti. Di fronte alla difficile situazione del momento conclude Mario Mattioli i nostri armatori non si tirano indietro e confermano il loro impegno al servizio del Paese.



Assarmatori rilancia l'allarme al Governo

'A Tirrenia potrebbero seguire a breve anche altre compagnie'

Redazione

GENOVA Assarmatori rilancia l'allarme al Governo. Tirrenia, scrive Stefano Messina, è la prima compagnia di navigazione ad aver dovuto sospendere i servizi di collegamento tra le isole maggiori e minori e la terraferma, tra poco potrebbero seguire anche altre società, visto che nonostante la lettera inviata al Governo il 25 Marzo scorso nessuna misura è stata presa per sostenere le imprese che in questo mese hanno perso oltre il 90% dei ricavi pur continuando a sostenere tutti i costi operativi. Anzi, per la verità, questi sono addirittura aumentati. Stefano Messina, è tornato a scrivere alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli. Tirrenia ricorda Messina ha dovuto prendere la sua decisione dopo che i commissari liquidatori della vecchia bad company hanno chiesto il sequestro conservativo dei conti correnti di Tirrenia-Cin, nonostante fosse stata data loro disponibilità a fornire garanzie di pagamento di quanto ancora dovuto alla società in amministrazione straordinaria. Ma al di là del merito delle questioni giuridiche, è evidente che bloccare i conti societari in questo momento di gravissima crisi di liquidità per il settore significa rendere impossibile ogni operatività e di conseguenza bloccare i collegamenti con la Sicilia, la Sardegna e le Tremiti ed impedire il flusso di merci vitali non solo per le popolazioni interessate ma per l'intero Paese. La drammatica situazione in cui si sono trovati oggi gli amministratori di Tirrenia potrebbe a brevissima scadenza riguardare tutti gli altri armatori impegnati nella gestione dei trasporti passeggeri e merci sulle rotte italiane. Nella sua lettera alla ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Messina ricorda infatti che le comprensibili misure di contenimento del contagio virologico hanno comportato per chi gestisce i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, un calo degli incassi per il trasporto dei passeggeri pari ad oltre il 90% nel mese di Marzo sul corrispondente periodo dell'anno scorso e l'azzeramento completo delle prenotazioni per il periodo estivo, facendo mancare quel flusso di liquidità che permetteva alle compagnie di mantenere le linee operative nella bassa stagione, un periodo tradizionalmente connotato dall'assenza di clientela turistica e pertanto retto sostanzialmente sulla sola mobilità dei residenti sulle isole e sulle prenotazioni dei turisti. Tutto ciò ha messo le imprese del settore in enorme difficoltà poiché, se da una parte v'è l'esigenza di mantenere il regolare, anche se ridotto, servizio di continuità territoriale per merci e passeggeri oltre che per far fronte alle situazioni di emergenza, dall'altra, le imprese, in assenza dell'assunzione di idonee misure di sostegno da parte dello Stato, non sono più in grado di affrontare gli impegni assunti verso il mercato ovvero verso lo Stato e le regioni interessate laddove esistano rapporti di convenzione in essere. Nonostante questa situazione fosse stata chiaramente esposta al Governo nel precedente messaggio rimarca Messina nella sua lettera la mancanza di misure compensative o comunque di sostegno al settore è stata confermata dalla lettura degli emendamenti proposti dal Governo al testo di conversione al Decreto Cura Italia ancora oggi privi di alcun sostegno a un settore ancor più strategico, in queste drammatiche circostanze, di quello aereo che ha già beneficiato di misure finanziarie a compensazione dei danni subiti dalle imprese impegnate nei servizi di interesse generale. La conseguenza è una sola: il mantenimento dei servizi di collegamento non può essere più garantito. Eppure esistono strumenti già attuati (vedi l'articolo 79 del DL 17 marzo

The screenshot shows the top of a web browser displaying the Messaggero Marittimo website. The main headline reads "Assarmatori rilancia l'allarme al Governo" with a sub-headline "A Tirrenia potrebbero seguire a breve anche altre compagnie". Below the headline is a photo of Stefano Messina, a man with glasses and a suit. To the right of the photo is a sign-up form for a newsletter. Below the photo, there are social media sharing icons and a list of related articles with small thumbnails and titles.

2020, n. 18) a cui abbiamo chiesto urgente accesso nell'attesa che si concretizzino gli strumenti previsti dal dall'art. 57 dello stesso Decreto, ma quel che conta è il tempismo poiché il settore non è in grado di mantenere le navi e le linee operative. Di qui la richiesta alla ministra De Micheli di attivare con assoluta urgenza i suoi poteri e quelli del suo Governo per garantirci quel supporto di cui il Paese e le nostre aziende hanno indefettibile bisogno per scongiurare



Messaggero Marittimo

Focus

il blocco delle operazioni di trasporto, blocco che potrebbe avvenire anche a breve e senza preavviso aggravando la crisi in cui il settore già versa anche a cagione della debolezza strutturale di alcuni dei suoi più grandi operatori che già oggi sono impossibilitati a continuare le attività.

Alis garantisce i servizi con Sicilia e Sardegna

In questa fase emergenziale Alis opererà al fianco del Governo, delle Isole e dell'Italia

Veziro Benetti

ROMA Alis garantisce i servizi con Sicilia e Sardegna. Questo in sintesi quanto si legge in una nota del cluster che ha rilanciato all stampa un comunicato nel quale si legge: In riferimento alla triste vicenda che ha determinato il blocco ai collegamenti marittimi operati dalla Tirrenia Cin, l'intero cluster Alis e, in particolare, tutti gli armatori ed i trasportatori associati, continueranno ad operare in prima linea al fine di garantire la continuità territoriale con la Sicilia e la Sardegna e ad assicurare il costante e quotidiano approvvigionamento delle merci e dei beni di prima necessità, in primis prodotti alimentari e farmaceutici. Così il direttore generale di Alis Marcello Di Caterina commenta la notizia del sequestro conservativo sui conti correnti di Tirrenia Cin da parte di Tirrenia in AS. Specialmente in una fase emergenziale come quella attuale causata dalla pandemia da Coronavirus, il cluster Alis intende agire ed operare al fianco del Governo, delle Isole e dell'Italia intera, accogliendo favorevolmente quanto comunicato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha precisato in una nota ufficiale come attraverso l'operatività di altri armatori non ci saranno problemi di trasferimento delle merci, in particolare alimentari e farmaceutiche, e di collegamenti con la Sicilia, la Sardegna, - aggiunge il direttore Di Caterina a seguito della nota ufficiale diramata dal Mit. Infatti, il cluster Alis, che nelle scorse settimane aveva già registrato una quota di mercato pari al 70% delle merci in ingresso e in uscita dalla Sardegna, si impegna quindi a garantire immediatamente, con massima operatività e senso di responsabilità, un potenziamento delle linee già esistenti e dell'avvio nelle prossime ore di nuove linee in maniera tale da poter garantire il trasporto anche alla restante quota di mercato attraverso l'impiego di ulteriori navi da e per la Sicilia e la Sardegna. Alis esprime vicinanza e supporto al Governo ed a tutta la popolazione insulare in questione e si adopererà al massimo come ha sempre fatto per assicurare, in questo difficile momento, la continuità territoriale e il regolare approvvigionamento delle Isole.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Alis garantisce i servizi con Sicilia e Sardegna'. Underneath the headline, there is a sub-headline: 'In questa fase emergenziale Alis opererà al fianco del Governo, delle Isole e dell'Italia'. A photo of Marcello Di Caterina is visible on the left side of the article preview. On the right side, there is a newsletter sign-up form with the heading 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' and fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and 'Professione'. Below the sign-up form, there are several 'ULTIME' news items with small thumbnails and titles, such as 'Confindustria: PIÙ in calo del 30% nel semestre', 'Nuovo rivista di Green Logistics Expo', 'Riesum: ricalco per i servizi Tuscany', and 'Civitanova: accogli qualità tipologica di merce'.

Filt-Cgil: 'Marittimi e portuali poco tutelati da Covid-19 e caso Tirrenia'

Redazione

Roma 'Nei settori marittimo e portuale gli atti del Governo, a sostegno delle tutele dei lavoratori e delle imprese, potrebbero non essere sufficienti e in alcuni casi non adeguati'. E' quanto denuncia il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, affermando che 'in una Penisola proiettata sul mare come la nostra servono interventi mirati ed adeguati a far sì che la complementarità dei due settori venga salvaguardata, perché al termine dell'emergenza saranno i veicoli principali della ripresa dei commerci'. Colombo rincara la dose: 'Ogni giorno registriamo le grandi difficoltà che i lavoratori stanno affrontando contro il contagio. Sulle imprese invece pesa enormemente l'ingente calo o la sospensione di attività che, in particolare nel traffico traghetti, sta determinando anche, oltre all'emergenza nell'emergenza rappresentata dal caso Tirrenia, situazioni di deficit di liquidità. Nel settore marittimo non è preventivabile ad oggi il numero di aziende che riusciranno a resistere a questa crisi'. Colombo insiste: 'Su queste difficoltà abbiamo interagito col Governo attraverso proposte che auspichiamo vengano accolte nei prossimi provvedimenti. Riguardano le forme di tutela dei lavoratori che, per il comparto marittimo, devono avere, oltre alla caratteristica di eccezionalità, anche quella di natura strutturale che va garantita anche al settore portuale'. 'Dobbiamo fare in fretta - conclude il dirigente nazionale della Filt Cgil perché, se nel settore portuale, seppur con le difficoltà dettate dai tempi, abbiamo forme di organizzazione del lavoro regolate da prendere come esempio, nel settore marittimo moltissimi lavoratori hanno una condizione di fragilità di sostegno al reddito'.



Filt-Cgil: 'Marittimi e portuali poco tutelati da Covid-19 e caso Tirrenia'

31 MARZO 2020 - Redazione



Roma - "Nei settori marittimo e portuale gli atti del Governo, a sostegno delle tutele dei lavoratori e delle imprese, potrebbero non essere sufficienti e in alcuni casi non adeguati". E' quanto denuncia il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo, affermando che "in una Penisola proiettata sul mare come la nostra servono interventi mirati ed adeguati a far sì che la complementarità dei due settori venga salvaguardata, perché al termine dell'emergenza saranno i veicoli principali della ripresa dei commerci". Colombo rincara

Iscriviti alla newsletter

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

I container (in arrivo) dove li metto? La risposta di Fedespedi: «Nei magazzini delle aziende chiuse»

Dopo che Confetra nei giorni scorsi aveva lanciato l'allarme per il pericolo di abbandono nei porti italiani dei container in arrivo, destinati ad aziende che avevano fermato la produzione, anche Fedespedi denuncia come «l'effetto congiunto dello stop alla produzione nel nostro Paese come stabilito dal DPCM del 22 marzo scorso e della ripresa delle attività produttive in Cina minaccia di saturare gli hub logistici di porti e aeroporti nazionali in un breve lasso di tempo, determinando così costi a carico della merce, delle imprese e degli operatori economici». L'associazione degli spedizionieri chiede quindi al Governo di « chiarire che l'attività dei magazzini è consentita in tutte le aziende (comprese quelle ferme ndr), fatto salvo il rispetto delle condizioni previste e condivise a tutela della salute dei lavoratori». Secondo la Federazione, infatti, il magazzinaggio rientrerebbe a pieno titolo tra i codici Ateco esentati dalla sospensione dell'attività, così da «assicurare agli operatori del settore logistico, del trasporto e delle spedizioni di poter consegnare e ritirare presso i clienti le merci in arrivo o già prodotte e pronte per l'invio in ambito nazionale come internazionale». C'è poi da considerare il fatto che la ripresa dell'attività economica in Cina ha determinato la partenza di ulteriori flussi di merci per il mercato europeo e quindi il rischio è che gli hub logistici raggiungano in fretta la capacità massima di contenimento di container, determinando il blocco del sistema logistico e il maturare di costi a carico della merce: «In questo scenario conclude l'associazione è auspicabile che, come è avvenuto in Cina, gli operatori dello shipping, del terminalismo portuale e dell'handling aeroportuale valutino, alla luce del carattere eccezionale della situazione, di estendere le franchigie per la sosta delle merci». Ma come assicurare anche dal punto di vista legislativo l'apertura dei magazzini delle aziende che hanno stoppato la produzione? Secondo Barbara Michini, avvocatessa specializzata in diritto dei trasporti e della logistica, basterebbe emendare l'art 1, comma 3 del decreto 25 marzo 2020 (che modifica quello del Presidente del Consiglio dei ministri del 22 marzo), laddove precisa che «le imprese le cui attività sono sospese per effetto del presente decreto completano le attività necessarie alla sospensione entro il 28 marzo 2020, compresa la spedizione della merce in giacenza», aggiungendo all'ultima frase l'espressione «e in itinere». In questo modo rientrerebbero nel provvedimento anche le merci già ordinate da aziende di settori poi sospesi, ma ancora in viaggio al momento della sospensione stessa. In un suo intervento per il Freight Leaders Council, la Michini ha anche sottolineato come «le criticità connesse alla movimentazione delle merci via mare affioreranno nel breve periodo, allorché giungeranno nei porti di destino (come La Spezia) carichi di container destinati, inevitabilmente, a rimanere in giacenza. Come già denunciato da Confartigianato Trasporti, la merce in giacenza presso gli hub sta assumendo dimensioni da collasso operativo, con centinaia di migliaia di pratiche per le quali l'incertezza regna sovrana». «I terminalisti hanno già iniziato a proporre agli spedizionieri servizi di storage temporaneo - continua l'avvocato - con la conseguenza che i booking precedentemente concordati con la compagnia marittima sono destinati a subire maggiorazioni tariffarie ed extracosti, che lo spedizioniere teme di dovere accollarsi, a propria cura e spese, per preservare il già flebile rapporto commerciale con la propria clientela. A ciò si aggiunga il rischio che, in uno scenario futuro, molte imprese ricevatrici di merci andranno in default, vista la prevista fase recessiva che rischia di aprirsi nei prossimi mesi e che viene quotata dagli analisti tra i 15 e i 25 miliardi di euro di PIL. In questo modo si esporrebbero



gli spedizionieri al concreto rischio di mancati ritiri della merce , con ogni conseguenza a proprio danno». Anche Michini però concorda nel ritenere allo stato attuale il problema principale



quello rappresentano dalle future giacenze di container presso i terminal portuali, «con la maturazione di fees di sosta destinate ad aumentare progressivamente con il decorrere del tempo di giacenza». Da qui la conclusione che «la filiera logistica diventa viziosa ai danni degli spedizionieri che, da una parte, si sentono sottomessi al maggior potere contrattuale delle compagnie marittime e delle autorità portuali e, dall'altra, risultano fortemente limitati dagli interessi commerciali che li legano alla propria clientela». Ecco perché una «catena logistica già in sofferenza è destinata a rimanere schiacciata da queste dinamiche di mercato imposte per necessità». FOTO DI ARCHIVIO © RIPRODUZIONE RISERVATA

Quando si fa sistema si vince ogni sfida

ROMA Desidero ringraziare di cuore Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma 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 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.



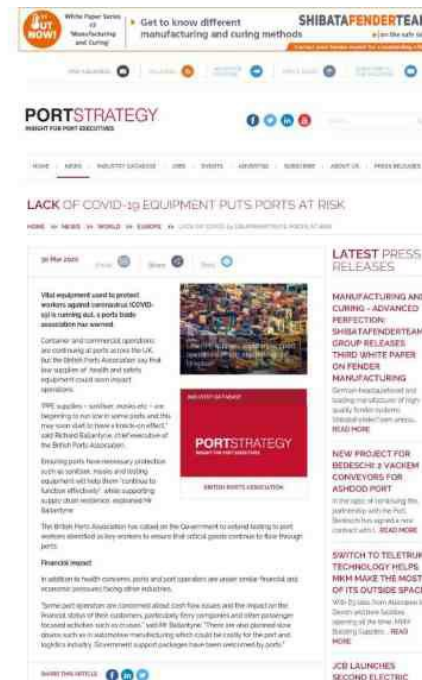
US ports outlook changes to negative

Both global and US demand will suffer more than previously expected as a result of coronavirus, says Moody's. Photo: Moody's A key economic outlook for the US ports sector has been revised to negative from stable due to weakened demand and persistent supply chain risk as a result of the coronavirus (COVID-19) pandemic. Moody's Investors Service said that its changed outlook "reflects our view that both global and US demand will suffer more than previously expected as a result of economic disruption caused by the coronavirus". Twenty-foot equivalent unit (TEU) throughput is Moody's key indicator for the sector and the business said it expects "the combined effect of China's extended Lunar New Year holiday, mandated factory closures and domestic travel restrictions will cause a 15%-20% decline in TEU throughput at US ports in the first quarter of 2020". Weaker demand "Demand for port services will be weaker than previously accounted for in our stable outlook, with downside risk of severe economic contraction and recession. We currently forecast 2020 US real GDP will contract by 2%, compared to our prior forecast for growth of 1.5%," said the outlook report. Container volume estimates bring further market instability. "We expect container volume to grow below our previous 2%-3% estimate for 2020, with the potential for full-year contraction of -5% to -10%, or more in a downside scenario," found the outlook report. A short-term surge in container volumes over the next several months is expected, as a large backlog of delayed cargo is loaded along with new orders to replenish inventories at US businesses. However, weakness is expected to persist through most of April as the impact from March cancellations cascades to Gulf and East Coast ports. The outlook report noted that despite improvements in China and other Asia-Pacific countries, supply chain risks remain elevated. Trucker and equipment availability, border controls, port congestion, and delays caused by screenings and quarantines all pose risks to the reliable movement of freight.



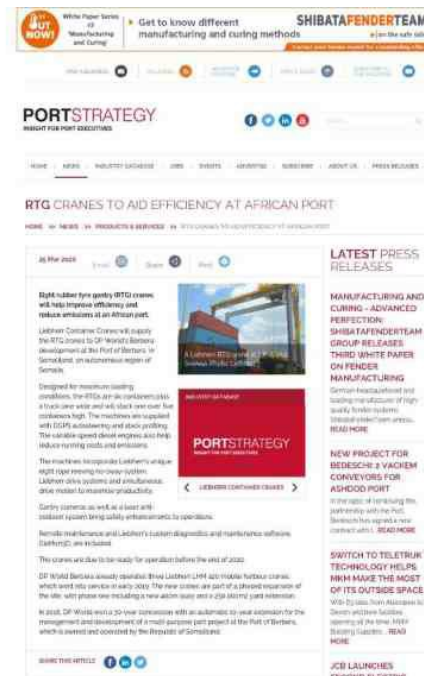
Lack of COVID-19 equipment puts ports at risk

Low PPE supplies could impact port operations. Photo: chuttersnap on Unsplash Industry Database British Ports Association Vital equipment used to protect workers against coronavirus (COVID-19) is running out, a ports trade association has warned. Container and commercial operations are continuing at ports across the UK, but the British Ports Association say that low supplies of health and safety equipment could soon impact operations. "PPE supplies sanitiser, masks etc are beginning to run low in some ports and this may soon start to have a knock-on effect," said Richard Ballantyne, chief executive of the British Ports Association. Ensuring ports have necessary protection such as sanitiser, masks and testing equipment will help them "continue to function effectively", while supporting supply chain resilience, explained Mr Ballantyne. The British Ports Association has called on the Government to extend testing to port workers identified as key workers to ensure that critical goods continue to flow through ports. Financial impact In addition to health concerns, ports and port operators are under similar financial and economic pressures facing other industries. "Some port operators are concerned about cash flow issues and the impact on the financial status of their customers, particularly ferry companies and other passenger focused activities such as cruises," said Mr Ballantyne. "There are also planned slow downs such as in automotive manufacturing which could be costly for the port and logistics industry. Government support packages have been welcomed by ports."



RTG cranes to aid efficiency at African port

Eight rubber tyre gantry (RTG) cranes will help improve efficiency and reduce emissions at an African port. Liebherr Container Cranes will supply the RTG cranes to DP World's Berbera development at the Port of Berbera in Somaliland, an autonomous region of Somalia. Designed for maximum loading conditions, the RTGs are six containers plus a truck lane wide and will stack one over five containers high. The machines are supplied with DGPS autosteering and stack profiling. The variable speed diesel engines also help reduce running costs and emissions. The machines incorporate Liebherr's unique eight rope reeving no-sway-system, Liebherr drive systems and simultaneous drive motion to maximise productivity. Gantry cameras as well as a laser anti-collision system bring safety enhancements to operations. Remote maintenance and Liebherr's custom diagnostics and maintenance software, DiaMon3D, are included. The cranes are due to be ready for operation before the end of 2020. DP World Berbera already operates three Liebherr LHM 420 mobile harbour cranes, which went into service in early 2019. The new cranes are part of a phased expansion of the site, with phase one including a new 400m quay and a 250,000m2 yard extension. In 2016, DP World won a 30-year concession with an automatic 10-year extension for the management and development of a multi-purpose port project at the Port of Berbera, which is owned and operated by the Republic of Somaliland.



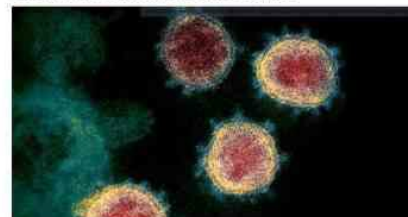
Gjertrud Maersk seafarers test positive for COVID-19 at Ningbo port

Katherine Si

Seven crew members onboard containership Gjertrud Maersk berthed at Ningbo have been sent to hospital after one tested positive for COVID-19 according to an official statement from China's Ministry of Transport. The 9,074 teu capacity vessel arrived at quayside in Ningbo on 17 March and reported suspected COVID-19 infection of seven crew members on 18 March. After the test carried out by local authorities, one of the seafarers had been diagnosed with COVID-19 and four seafarers are asymptomatic infected individuals, the other two tested negative for now. The seven seafarers had been arranged at local hospital and are all in stable conditions. The other remaining 15 crew members are staying at the ship for further observation. Currently, the Ministry of Transport and other relevant departments are working on the crew change plans for the ship.

Seatrade
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



Gjertrud Maersk seafarers test positive for COVID-19 at Ningbo port

Katherine Si | Mar 31, 2020

Seven crew members onboard containership Gjertrud Maersk berthed at Ningbo have been sent to hospital after one tested positive for COVID-19 according to an official statement from China's Ministry of Transport.

The 9,074 teu capacity vessel arrived at quayside in Ningbo on 17 March and reported suspected COVID-19 infection of seven crew members on 18 March. After the test carried out by local authorities, one of the seafarers had been diagnosed with COVID-19 and four seafarers are asymptomatic infected individuals, the other two tested negative for now.

The seven seafarers had been arranged at local hospital and are all in stable conditions. The other remaining 15 crew members are staying at the ship for further observation.

Currently, the Ministry of Transport and other relevant departments are working on the crew change plans for the ship.

Source: IREI, <https://www.seatrade-maritime.com/news/gjertrud-maersk-seafarers-test-positive-for-covid-19-at-ningbo-port>

Crew changes - the problem of air travel

Marcus Hand

The crew change crisis that has developed with the COVID-19 pandemic will need more than just coordination of port and government authorities with shipowners and managers as there is a huge logistics issue of getting seafarers to the points of embarkation and disembarkation. The last few weeks have seen a flurry of moves to try and find a solution to a rapidly emerging crew change crisis as countries close borders and bar seafarers from leaving their vessels and undertaking crew changes at key ports. There are calls for seafarers to be internationally recognised as key workers exempting them from travel restrictions and globally coordinated approach to crew changes. There have been a few positive signs of progress such as the UK recognising seafarers as key workers and Singapore's announcement that it will allow crew changes in 'special circumstances'. Related: Singapore to allow crew changes in 'special circumstances' The Singapore move is a typically pragmatic one by the country's authorities and government which has won global praise for its handling of the pandemic avoiding lock down through a tiered series of measures that are both widely adhered to and strongly enforced. The conditions though of the Maritime & Port Authority of Singapore's (MPA) circular on allowing crew changes in 'special circumstances' include presenting evidence of a travel itinerary. Here in lies another completely different problem for any potential solution to the crew change issue - the almost total shutdown of much of the global passenger air travel industry. Related: Call for collective, managed crew changes by Synergy ceo Unni A check of departures today at the normally extremely busy Changi Airport in Singapore shows just 10 departing passenger flights between 10am and midnight that have not been cancelled at the time of writing. It is a situation that is repeated across major transport hubs with the likes of Emirates grounding its entire fleet. As such a 'special circumstance' crew change in Singapore at present would most likely be limited to the small pool of local national seafarers and Malaysians who can make a land border crossing with a 14-day quarantine. The air travel component will be major hurdle for any solution to international crew change at this time. If seafarers were designated key workers internationally in theory owners and managers could come together to charter planes to bring in seafarers from major crewing locations. Another possibility would be to have single nationality crews boarding at ports in their countries of origin, for example Mumbai or Manila. Although both these cities are currently in lockdown. Hopefully lockdown measures currently in place across the globe will prove successful as they have been in China but it will likely take the international air travel industry considerable time to return to anything resembling normal. In the meantime shipping will need to seek a solution to air travel as well if it is to address the crew change issue.

Seatrade
Maritime News

CORONAVIRUS - EVERYTHING YOU NEED TO KNOW



Photo courtesy crew brief of Change Agent

Crew changes – the problem of air travel

March Head | 19th 2020

The crew change crisis that has developed with the COVID-19 pandemic will need more than just coordination of port and government authorities with shipowners and managers as there is a huge logistics issue of getting seafarers to the points of embarkation and disembarkation.

The last few weeks have seen a flurry of moves to try and find a solution to a rapidly emerging crew change crisis as countries close borders and bar seafarers from leaving their vessels and undertaking crew changes at key ports. There are calls for seafarers to be internationally recognised as key workers exempting them from travel restrictions and globally coordinated approach to crew changes.

There have been a few positive signs of progress such as the UK recognising seafarers as key workers and Singapore's announcement that it will allow crew changes in "special circumstances".

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

The Singapore move is a typically pragmatic one by the country's authorities and

Inmarsat becomes first member of decarbonising shipping initiative in Asia

Lee Hong Liang

Global satellite communications provider Inmarsat has taken the role of a founding member in Asia's first decarbonising shipping initiative. The regional initiative, based in Singapore, is part of the Trade and Transport Impact (TTI) programme from venture development firm Rainmaking to bring global startups together to look into meeting UN targets on greenhouse gas (GHG) emissions. Backed by the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), the initiative expects to identify more than 1,000 projects offering models to tackle decarbonisation, with selected startups to be matched with maritime industry leaders willing to build collaborative pilot projects. Related: Singapore to launch initiative for startups to tackle carbon emissions In addition to Inmarsat as the first member, the program partners include Cargill, DNV GL, Haplog, Mitsubishi Corp's subsidiary MC Shipping, Vale, and Wilhelmsen. Ronald Spithout, president, Inmarsat Maritime, said: 'Shipping and its customers are demanding solutions and technology to address the decarbonisation targets set by regulators and this is where startups and market disruptors come in.' The IMO is targeting a 50% cut of GHG emissions from ships by 2050, and average carbon intensity (CO₂ per tonne-mile) reductions of 40% by 2030 and 70% by 2050 compared to 2008 figures. Inmarsat's recent research report predicted that the value of ship technology will rise from \$106bn to US\$278bn by 2030 driven in part by innovators and disruptors providing solutions that will help monitor and cut emissions. 'Despite the hard targets and willingness to invest, nobody actually knows how to meet the challenges,' Spithout said. Spithout recalled that the TTI in Europe in 2019 had shown that the programme was able to identify startups that can make a difference and link them up with maritime leaders for the initiative to translate into action, not just words. Inmarsat had joined the first two cycles of TTI held in Europe in 2019, which scouted around 1,200 startups and led to 24 collaboration projects. Last year, Inmarsat launched its own IoT platform Fleet Data and its own dedicated bandwidth service Fleet Connect and has continued to develop its Certified Application Provider (CAP) programme. As part of the TTI in Singapore, Inmarsat will provide opportunities to selected companies to become a CAP allowing the selected startup to accelerate the scale-up of its application through extended outreach and removing the need for their own solution-specific hardware.

Seatrade
Maritime News



Inmarsat becomes first member of decarbonising shipping initiative in Asia

Lee Hong Liang | 16/03/2020

Global satellite communications provider Inmarsat has taken the role of a founding member in Asia's first decarbonising shipping initiative.

The regional initiative, based in Singapore, is part of the Trade and Transport Impact (TTI) programme from venture development firm Rainmaking to bring global startups together to look into meeting UN targets on greenhouse gas (GHG) emissions.

Backed by the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), the initiative expects to identify more than 1,000 projects offering models to tackle decarbonisation, with selected startups to be matched with maritime industry leaders willing to build collaborative pilot projects.

Related: Singapore to launch initiative for startups to tackle carbon emissions

In addition to Inmarsat as the first member, the program partners include Cargill, DNV GL, Haplog, Mitsubishi Corp's subsidiary MC Shipping, Vale, and Wilhelmsen.

Ronald Spithout, president, Inmarsat Maritime, said: "Shipping and its customers are demanding solutions and technology to address the decarbonisation targets set by regulators and this is where startups and market disruptors come in."

Finland supports sea freight shipping in times of COVID-19

The Finnish National Emergency Supply Agency has reserved 45m to keep ferry cargo traffic going across three trade lanes. These include Turku-Långnäs-Stockholm (served by Viking Line's Amorella and Viking Grace as well as Tallink's Baltic Princess), Vaasa-Umeå (Wasaline's Wasa Express), and Helsinki-Tallinn (Eckerö Line's Finlandia and Tallink's Megastar). The move also comes against the background that shipping lines have been cut from passenger traffic revenues following the introduction of national anti-COVID 19 measures. The support will last three months and will be prolonged if necessary. "We consider it important to maintain functions that are vital to society in a way that is as close to normal as possible even in these exceptional circumstances. We are grateful for the support we are receiving from Finland's National Emergency Supply Agency. This allows us to maintain some of our normal traffic," Jan Hanses, President and CEO, Viking Line, commented. Photo: Viking Line

